Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 3 (108) **Poznań, dnia 5-go marca 1929 r.** **Tom IX**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :-: Mirosław Radwan Przypkowski — Lotnictwo Italji :-: Międzynarodowy konkurs awjonetek :-: Od Redakcji :-: Opis samolotu „P. W. S. 4“ :-: Opis samolotu sportowego 4-miejscowego :-: Opis awjonetki S. I. „Bożena“ :-: Opis samolotu sportowego „O. 2“ :-: Dział Urzędowy Komisji Technicznej Z. L. P. :-: Kalejdoskop :-: Ze Świata :-: Stanisław Michał Grabowski — O Rufinie co jesienią odleciał (nowela) :-: Komunikat Z. L. P. :-: Nowe płatowce, silniki, wyposażenie :-: Z oślej łąki.

B. O.

„Liczne rzesze muszą z zazdrością słuchać miłego dla ucha entuzjasty lotnictwa warkotu silnika lotniczego w powietrzu“. — Po stokroć słuszne zdanie, wyjęte z artykułu ppułk. inż. Filipowicza w lutowym numerze „Lotu Polskiego“.

Rzesze te nie tylko są liczne, lecz składają się z dwóch grup. Pierwsza z nich to większość — młodzież polska trapiona głodem latania, czekająca na szkołę, jak kania na deszcz i druga nie liczna, bo tylko kilkaset osobników licząca grupa pilotów rezerwy.

Starania o umożliwienie grupie pierwszej dostąpienia zaszczytu pasowania na rycerza przestworzy — witamy z niekłamaną radością. Sądzimy jednak, że ta druga, ogromnie ważna grupa, godna jest również troskliwej opieki.

Pan ppułk. Filipowicz pisze w dalszym ciągu: „O entuzjazmie, zamiłowaniu i sentymencie mówię naprzód dla tego, że ciężki zawód lotniczy bez tych podstaw rezultatów dać nie może“ — i znowu po stokroć — prawda.

Co jednak stało się z tymi podstawami u lotnika rezerwy, który już 6 lub 7 lat żebrze o sekcje treningowe. Co stanie się z tymi podstawami u nowych wychowanków szkoły, którzy po opuszczeniu wojska pomnożą liczbę czekających pilotów rezerwy.

Inicjatywa znaczy w sporcie lotniczyw bardzo wiele. Szerokie poparcie sportu lotniczego zdziała bardzo dużo i złagodzi siłę wołania o maszynę, bo części ją da. Lecz ostatecznem i jedynem rozwiązaniem jest umożliwienie treningu rezerw chociażby na wzór niemiecki lub angielski.

Bez tego łańcucha, „błędnego koła“ nie przerwiemy, a w zazębieniach wywołamy zgrzyty, które w efekcie mogą doprowadzić do zupełnego zatarcia się mechanizmu.

Szkoła bez późniejszego treningu, to „lizanie cukru przez szybę“!

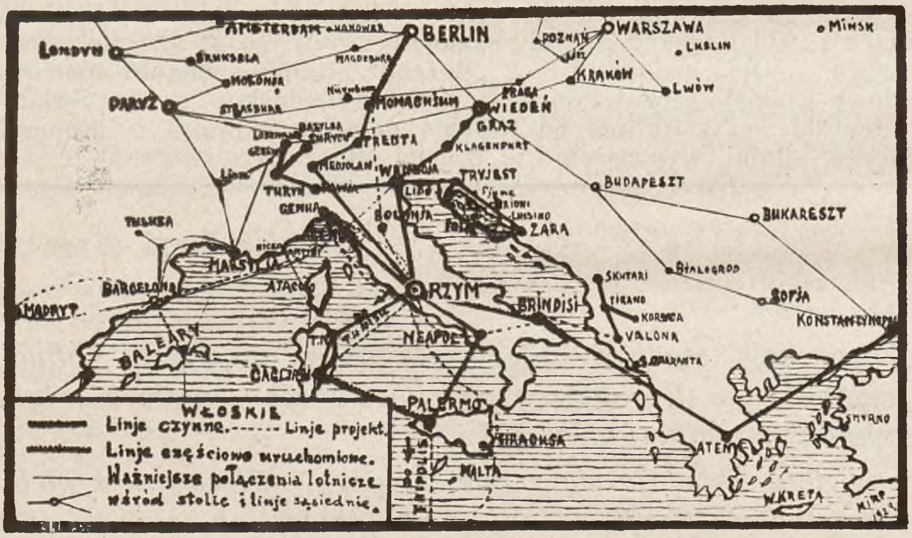
MIROSŁAW RADWAN PRZYPKOWSKI.

Lotnictwo Italji.

Z cyklu: Organizacja floty powietrznej u innych.

Lotnictwo włoskie w ostatnich czasach rozwija się metodycznie w szybkiem tempie a pod względem swej wewnętrznej organizacji zdaje się, że nabyło już formę ostateczną. Rząd włoski, świadomy doniosłego znaczenia lotnictwa dla potrzeb kraju i jego obrony — pilnie troszcząc się o największy rozwój własnej floty powietrznej, zawarł z Anglją osobny traktat gospodarczy dotyczący spraw lotniczych i to nie tylko pod względem technicznym i przemysłowym, ale także z punktu widzenia taktycznego i handlowego.

oraz przez Sztab Generalny Departamentu Żeglugi Powietrznej dla lotnictwa wojskowego. Na czele tej ostatniej instytucji stoi generał, który na swem stanowisku nie jest zależnym od Podsekretarjatu, a jego doń stosunek ogranicza się zasadniczo na komunikowaniu zapotrzebowań w materjale lotniczym i aeronautycznym, zależnie od potrzeby uzupełniania podległych mu formacyj, oraz na przedstawianiu Podsekretarjatowi swoich propozycyj dotyczących wykonywania wszelkiego rodzaju ulepszeń w lotnictwie, lub realizowania nowych projektów.



Mapa włoskich i europejskich linij lotniczych.

Zanim ustrój włoskiego lotnictwa przybrał konkretne formy — od 1919 roku, stopniowo następowały w nim pod względem kierownictwa, różne przeobrażenia, które ostatecznie zakończyły się utworzeniem dnia 2 września 1925 roku przez premjera Mussoliniego, oddzielnego Ministerstwa Lotnictwa, na czele którego stanął sam Mussolini, sprawujący pełne odpowiedzialności obowiązki Ministra Lotnictwa do dnia dzsiejszego i przyczyniający się niezwykle do racjonalnego, coraz to większego rozwoju włoskiej floty powietrznej.

Władza wykonawcza włoskiego Ministerstwa Lotnictwa uskuteczniana jest przez dwa naczelne organy, a mianowicie: przez Podsekretarjat Stanu dla Spraw Lotnictwa Cywilnego i przemysłu Lotniczego,

Poza przytoczonemi wyżej organami Kierownictwa lotniczego we Włoszech, powołano tam do życia dekretem z dnia 5 maja 1926 r. Wysoką Radę Lotniczą, która będąc najwyższą instancją doradczą, składa się z wszystkich wyższych oficerów sztabowych królewsko-włoskiej armji powietrznej i zajmuje się wyłącznie kwestjami natury wojskowej, strzegąc interesów państwa.

Zawdzięczając umiejętnemu kierownictwu, które działa według zgóry przewidzianego i szczegółowo opracowanego programu lotniczego, włoskie lotnictwo komunikacyjne znajduje się właśnie w stadjum pełnego rozwoju. Wkrótce po zawieszeniu broni, lotnictwo handlowe we Włoszech natknęło się na cały szereg przeszkód wynikłych, primo: z braku właściwego zrozumienia w kraju znaczenia lotnictwa, secundo: z braku dostatecznych funduszów prywatnych i skarbowych oraz odpowiedniego materjału lotniczego.

Stan ten stosunkowo szybko przeminął, bowiem już w latach 1922 - 1923 daje się zauważyć we Włoszech silne zainteresowanie się sprawami żeglugi powietrznej tak u steru Rządu, jak również i wśród szerokich mas włoskiego narodu. Od tej pory datuje się powolny, lecz stopniowo potęgujący się rozwój lotnictwa Włoch. Powstają nowe organizacje lotnicze, nowe zrzeszenia przemysłowców, prywatnych kapitalistów i banków. Egzystujący, słabo rozwijający się przemysł lotniczy, rozszerza znacznie ramy swej twórczości; powstają nowe fabryki samolotów i silników, wytwórnie materjałów lotniczych i akcesoryj, tworzą się nowe doskonałe typy płatowców i budują się seryjnie silniki lotnicze własnych koncepcyj i według zakupionych zagranicą licencyj. Urządzane są lotniska, aeroporty, budowane są nowe pomieszczenia, hangary, morskie bazy dla wodnopłatów etc.

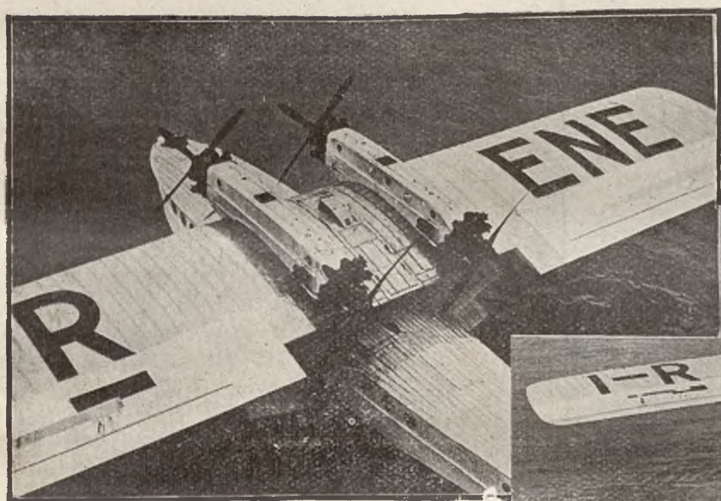
Z ruchem tym wzmaga się jednocześnie działalność grona energicznych jednostek, pracujących nad stworzeniem włoskiego cywiln. lotnictwa komunikacyjnego, a Skarb Państwa silnie reaguje, wyznaczając ze swej strony następujące subwencje na cel powyższy:

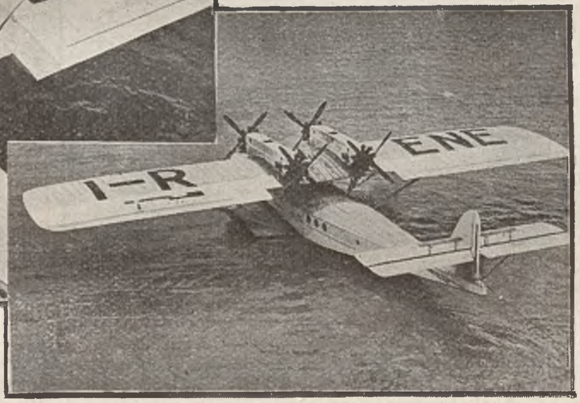
w r. 1923-24	5 000 000 lirów
w r. 1924-25	10 000 000 lirów
w r. 1925-26	26 000 000 lirów
w r. 1926-27	35 000 000 lirów

Po przezwyciężeniu poważnych trudności technicznych, finansowych i politycznych, właściwa działalność włoskiego lotnictwa cywilnego zaczyna się w roku 1926-tym, w którym to czasie ruch na włoskich linjach powietrznych był następujący: na linjach lotniczych o długości 3 884 km przeleciano ogółem — 523 122 km w ciągu 3 524 godzin lotu przyczem przewieziono 3 991 pasażerów, 1 571 kg poczty i 40 907 kg towarów.

Już w roku następnym to jest w 1927, frekwencja pasażerów na włoskich linjach cywilnego lotnictwa wzrasta znacznie, prawie że w trójnasób, a mianowicie: na linjach powietrznych o długości 4.664 km,

przelecíano 1.000.337 kilometrów, przetransportowano 9.527 pasażerów, 6.799 kilo poczty i próbek oraz 139.820 kg różnego towaru. Rok bieżący zaznacza się jeszcze silniejszym stosunkowo wzrostem danych cyfrowych handlowego lotnictwa Włoch, co świetnie świadczy o właściwem zrozumieniu w tym państwie korzyści płynących z posiłkowania się samolotem jako idealnym środkiem lokomocji doby współczesnej.





Wodnopłatowiec „Dornier-Superwal" o 4-ch silnikach typu „Gnôme, Rhône, Jupiter" 4×500 MK, regularnie kursujący na linji Genua-Rzym-Neapol-Palermo.

Pierwszą powstałą i regularnie funkcjonującą linją lotniczą w Królestwie Włoskiem jest trasa Tryjest - Wenecja - Padua - Turyn (550 km). Linja ta uruchomiona była w dniu 7 kwietnia 1926 r. przez włoską Spółkę Lotniczą pod firmą „Societe Italiana Servici Aerei" i przeloty na linji tej odbywają się w sposób regularny przy użyciu w przelotach trójsilnikowych wodnopłatowców typu „Cantier". Konsorcjum to eksploatuje także od m. października 1926 r. stałą komunikację na trasie Wenecja - Tryjest-Zara (365 km), używając w lotach takiegoż typu wodnopłatowców pasażerskich, które w miarę potrzeby zatrzymują się również w Brioni, Pola i w Lussino. Sukcesy stale osiągane na linji tej są ogromnie zachęcające i przechodzą wszelkie oczekiwania organizatorów Tow. S. I. S. A.

Z dniem 7 kwietnia 1926 roku, powstaje we Włoszech nowa linja powietrznej komunikacji, zorganizowana przez powołane do życia Towarzystwo Lotnicze pod nazwą: „Societa Anonima Navigazione Aerea", które uruchamia cywilne płatowce na szlaku Genua - Rzym - Neapol - Palermo (1070 km). Linja ta podzielona zostaje na dwa odgałęzienia: pierwsze wiodące z Ostji (morska baza lotnicza i aeroport stolicy Italji) na północ od Genui; drugie, prowadzące z Ostji na południe w kierunku Neapolu - Palermo do Tripolisu. Linja południowa przedłużona jest odnogą lotniczą (435 km) utrzymującą w stałym kontakcie wyspę Sardynję z Włochami.

Komunikacja powietrzna na linji Genua - Rzym - Palermo utrzymywana jest przez wodnopłaty typu „Dornier-Wal" i „Dornier-Super-Wal" z silnikami „Jupiter", chłodzonymi powietrzem, (materjale lotniczym budowanym całkowicie w Italji na mocy licencji) oraz za pośrednictwem komunikacyjnych wodnopłatowców typu „Caproni", „Savoia" i „Macchi". Podczas dziewięciu pierwszych miesięcy eksploatacji tej linji lotniczej nie notowano tam najmniejszego wypadku pasażerskiego, przeprowadzając 508 podróży powietrznych w ciągu 140 godzin lotu, przyczem przeleciano ogółem 170.905 km, przetransportowano 2.000 pasażerów, 500 kg poczty oraz 14.569 kilo towarów.

Zorganizowane następnie Tow. Lotniczej Komunikacji pod nazwą „Societa Anonima Aero-Expresso Italiana" używając w przelotach wodnopłatowców pasażerskich typu „Savoia 55", „Dornier-Wal" i „Dornier-Super-Wal" uruchamia stałą komunikację lotniczą na dystansie Brindisi - Ateny - Konstantynopol (1437 km). Ze sprawozdania wspomnianego Towarzystwa wynika, że przeleciano tam w ubiegłym roku 56.366 kilometrów, przetransportowano 3.000 pasażerów, rekrutujących się w znacznym stopniu z obcokrajowców i przewieziono przeszło 5000 kg poczty i towarów.

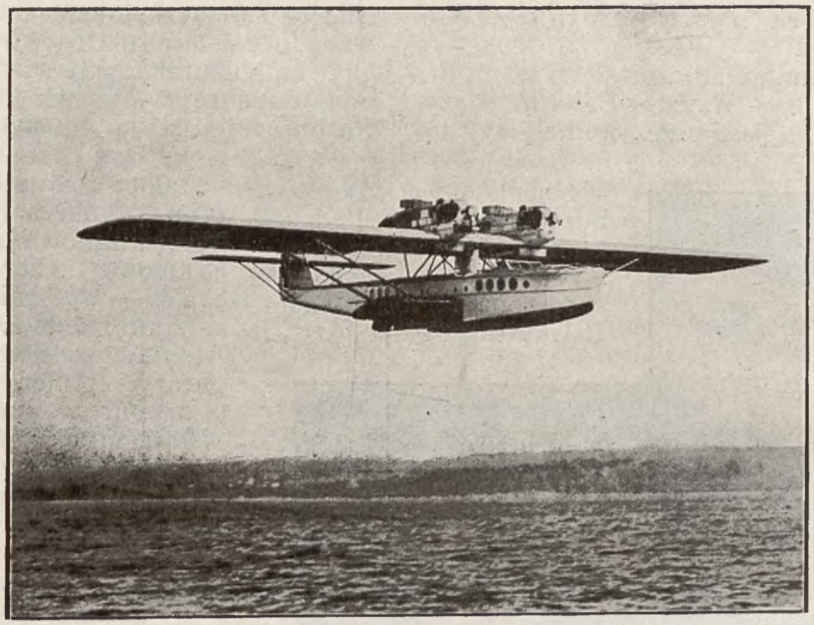
Powstałe w 1926 roku, Towarzystwo Powietrznej Komunikacji pod firmą „La Societa Transadriatica" w połączeniu z austrjackiem konsorcjum lotniczem „Die Oesterreichische Luftverkehrs A. G." zaprowadziło w sierpniu tegoż roku regularną komunikację powietrzną na szlaku Wenecja - Wiedeń (450 km). Na linji tej kursują jednosilnikowe, metalowej konstrukcji samoloty komunikacyjne typu „Junkers F. 13" i trzechsilnikowe płatowce „Junkers G. 23" lub G. 31 i 33 — wyekwipowane w silniki chłodzone powietrzem oraz włoskie aparaty lotnicze marki „Caproni" i „Macchi".

Samoloty te przelatując codziennie z niezwykłą regularnością ponad pasmem gór Alpejskich, zatrzymują się w Klagenfurcie i w Graz. Linja ta rozwija się świetnie i należy do jednych z najlepiej prosperujących linji komunikacji powietrznej. Ze statystyk za pierwsze półrocze egzystencji linji lotniczej Wenecja - Wiedeń, przekonujemy się, że przeleciano tam: 66.434 kilometrów z 532 pasażerami i przewieziono 7.866 kg bagażu i poczty. W roku 1927 skonstatować można znaczną przerwę w ruchu na tej linji lotniczej a mianowicie: przetransportowano tam: 2.306 pasażerów, 42.987 kg poczty oraz przeleciano ogółem 310.000 kilometrów. Są to naprawdę świetne wyniki uzyskiwane w lotnictwie, zważywszy, że wszystkie przeloty odbywają się tutaj po dwa- trzy razy dziennie od dwóch lat bez żadnego wypadku lotniczego i mimo niebezpieczeństwa oraz trudności przelatywania ponad masywem łańcucha wyniosłych, stale śniegiem okrytych gór Alp Środkowych, które szczególnie jesienią lub zimą muszą być nieraz przebywane na znacznych wysokościach, sięgających niekiedy 5000 metrów.

Nadmienić również należy, że instruktorami włoskich pilotów na tej linji na zaproszenie towarzystwa „Transaviatica", byli polacy piloci z dzisiejszego towarzystwa „Lot". Fakt ten udowadnia nam, jak pierwszorzędnym materjałem

pilotów Komunikacyjnych rozporządza Polska.

Niezależnie od istniejących dróg powietrznych, przeprowadza się we Włoszech intensywne próby mające na celu zrealizowania całego kompleksu nowych połączeń lotniczych.



Wodnopłatowiec „Dornier-Superwal“ w locie.

W pierwszym rzędzie, wyjątkową uwagę skupia Włoskie Ministerstwo Lotnictwa nad stworzeniem bezpośredniej komunikacji powietrznej na szlaku Rzym - Berlin. Linja ta ma być wkrótce ostatecznie uruchomiona i dystans 1500 km. przebywany ma być w ciągu 14 godzin z lądowaniami w Medjolanie, w Trencie i w Monachjum. Materjał lotniczy używany na tej linji jest pochodzenia włosko-niemieckiego i dostarczonym zostanie przez Tow. „Die Deutsche Luft-Hansa“ oraz przez „Aero-Lloyd“.

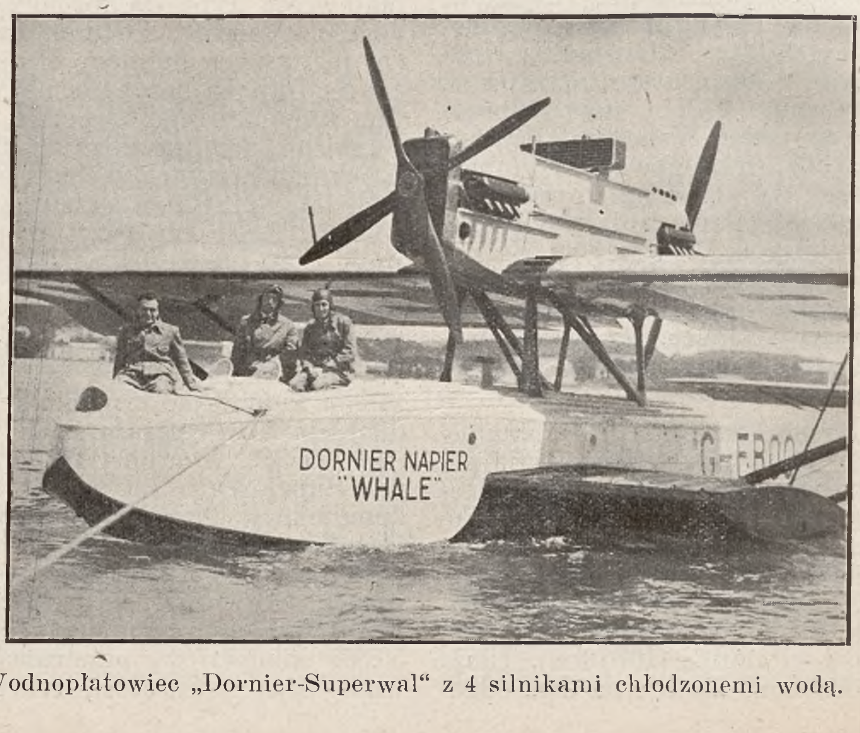
Równocześnie z organizacją powyższej linji lotniczej komunikacji powstała niedawno we Włoszech nowa linja lotnicza na przestrzeni Medjolan - Monachjum (360 km). Utworzeniem linji tej zajęło się świeżo powstałe Tow. Żegl. Pow. pod nazwą „Avio Linee Italiene S. A.‘, które hołdując nowym kierunkom w dziedzinie żeglugi powietrznej, zakupiło szereg jedno i kilkosilnikowych samolotów typu „Fokker VII“ i „Fokker VIII“ z silnikami chłodzonemi powietrzem typu „Jupiter“ 480 MK i Amstrong-Siddeley „Lynx“ po 200 MK.

W projekcie nadto jest we Włoszech oddanie w niedalekiej przyszłości do użytku szerokiej publiczności następujących nowych tras lotniczych, nad któremi Włosi przeprowadzają niezmordowanie studja i doświadczenia a mianowicie uruchomione mają być linje: Tryjest-Budapest, Turyn - Lozanna, Turyn - Zurych, Genua - Barcelona, Rzym - Cagliari - Tunis, Rzym - Bolonja - Monachjum, Palermo - Baleary - Barcelona, Rzym - Brindisi z odgałęzieniami do Valony i do St. Quaranto w Albanji (linje eksploatowane przez włoskie Tow. „Adria Aerolloyd S. A.“) Rzym - Sardynja via Terranova, Rzym - Siracusa - Tripolis, Medjolan - Ancona - Brindisi, Tryjest - Lozanna i Tryjest - Praga, w sprawie której to linji pertraktuje aktualnie rząd włoski z rządem czeskim.

Włosi pracując nad rozbudową swej floty powietrznej w pierwszym rzędzie troszczą się usilnie o uwolnienie włoskiego przemysłu lotniczego od sił i materjałów lotniczych pochodzących z zagranicy. Znamiennym faktem tegoż jest ostatnie exposé wygłoszone w parlamencie włoskim przez Ministra Lotnictwa, które w streszczeniu brzmi: „Robotnicy i fachowcy obcokrajowcy, których początkowo rozmyślnie sprowadziliśmy z sąsiednich krajów, zostali już całkowicie zastąpieni przez pracowników włoskich, którzy nietylko, że zdołali dorównać im w pracy, lecz znacznie przewyższyli zagranicznych kolegów tak pod względem wykonania, jako też i gatunku w produkcji.

Zwycięstwo włoskiego przemysłu lotniczego w walce o autonomję osiągnięte zostało, gdyż rodzimy przemysł włoski, wystawia już partjami silniki i płatowce własnej konstrukcji, które odznaczają się szczególną charakterystyką. Posiadając niezaprzeczalnie wielkie walory, wyróżniają się jednocześnie swą niedościgniona oryginalnością w szeregu innych konstrukcyj zagranicznych“.

I rzeczywiście, obserwując bliżej postępy Włochów dokonywane wielkiemi krokami w aeronautyce, widzimy, że Włosi coraz szybciej poczynają uwalniać się od typów samolotów pochodzenia zagranicz-



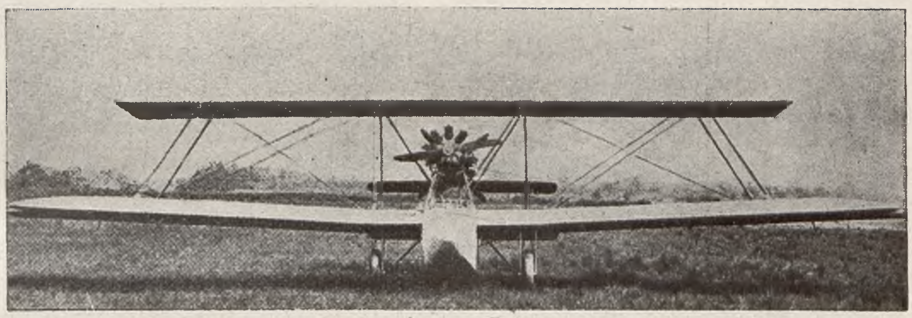
Wodnopłatowiec „Dornier-Superwal“ z 4 silnikami chłodzonemi wodą.

nego i chociaż kraj ten zależny jest jeszcze po dzień dzisiejszy pod względem płatowców handlowych od państw innych, to jednak w wojsku 95 procent aparatów lotniczych jest pochodzenia wyłącznie włoskiego.

Pisząc o włoskim przemyśle lotniczym, stwierdzić trzeba, że rozwija się on wspaniale. Budżet lotniczy na rok 1927-28 wynosi na cele lotnictwa wojskowego 700.000.000 lirów (330.000.000 złp), a rząd włoski czyniąc poważne inwestycje na rozbudowę komunikacji powietrznej i na podniesienie przemysłu lotniczego przyczynia się do ożywienia działalności w zakładach istniejących i do uruchamiania nowych przedsiębiorstw oraz wytwórni lotniczo-aeronautycznych. W roku bieżącym produkowane są we Włoszech płatowce bombardujące o nowej koncepcji, czynione są doświadczenia nad trzema typami samolotów przeznaczonych dla okrętów, przeprowadzane są studja nad płatowcami o wielkim promieniu działania, zdolnemi do dalekodystansowych rajdów powietrznych, tworzony jest tam typ samolotu sportowego, skonstruowanego możliwie najtańszym kosztem, by płatowce tego rodzaju, będąc solidnie i tanio wyprodukowanemi, uzyskiwały sobie tem łatwiej chętnych nabywców.

W dziedzinie budowy płatowców włoscy konstruktorzy nie poprzestają wyłącznie na produkowaniu typów ustalonych lecz studjują wytrwale coraz to nowe prototypy. Nie ograniczając się na realizowaniu typów tych, studjują Włosi pierwowzory, któreby odpowiadały lotnictwu przyszłości. Próby i ustalania typów i charakterystyk płatowców służących dla celów wojskowych dla eskadr myśliwskich, bombardowych i wywiadowczych ze specjalnem uwzglednieniem konstrukcyj metalowych są tam na porządku dziennym. W tym kierunku czyni się we Włoszech ostatnio starania aby płatowce o drewnianej strukturze zamienione były na wypróbowane włoskie typy płatowców metalowych i tak naprzykład zamienione zostają: Typ Ca. 73 na metal. Ca. 90., Typ Ca. 79 na metal. „Breda“ i Typ „Fiat — B. R. G. na metalowy „Fiat — Br. 1“.

Włoska fabryka lotnicza „Aeronautica Italia“ buduje dwupłaty turystyczne. Zakłady „Caproni“ konstruują olbrzyma powietrznego tworzonego całkowicie z metalu, w fabryce „Cantieri Navali Triestini“ kończy się budowa kilku zamówionych wielkich płatowców o 3-ch silnikach „Asso“ po 250 MK, zakłady „Ansaldo“ produkują obserwacyjne metalowe samoloty dla armji typu A. 115 wyekwipowane w silniki Isotta-Fraschini“ D. 12 po 400 MK, a fabryka „Breda“ prócz serji płatowców wojskowych i wodnopłatowców buduje także dwumiejscowe dwupłaty sportowe o lekkich silnikach lotniczych chłodzonych powietrzem.



Dwupłatowiec „Caproni“ o 2-ch silnikach „Gnôme-Rhône-Jupiter“ po 480 MK, chłodzonych powietrzem.

W przemyśle silnikowym, zakłady „Isotta-Fraschini“ budują nowe silniki po 100 MK siły, cylindry w linji o chłodzeniu powietrzem oraz silniki lotnicze dużej mocy 1000 MK chłodzone wodą i 1000 konne o cylindrach w linji, chłodzone powietrzem (typ ten daje wagę zaledwie 450 gramów na 1 MK). Fabryka Fiat wypuszcza na rynek nowy silnik o 3-ch cylindrach. chłodzony powietrzem, świeżo znów wznowiona produkcja w fabryce „Colombo“ dostarcza z zakładów tej marki nowej koncepcji silniki lotnicze średniej mocy, ochładzane powietrzem, wytwórnia zaś „Alfa-Romeo“ prócz fabrykowanych seryjnie na mocy licencji silników „Jupiter“, które wybijają się na czoło w Europie wśród silników gwiaździstych chłodzonych powietrzem — produkuje również w licencji silniki Armstrong-Siddeley-„Lynx“ 200 konne, gwiaździste, chłodzone powietrzem.

Pod względem lotnictwa, Włochy podzielone są na 5 okręgów lotniczych z głównymi ośrodkami w następujących miastach: Medjolan, Bolonja, Neapol, Palermo, Cagliari. Prócz świetnie rozwijającego się przemysłu lotniczo-aeronautycznego i doskonale prosperującego lotnictwa handlowego, które powiększa się metodycznie — posiada państwo włoskie bogatą wojenną flotę powietrzną, złożoną z lotnictwa lądowego, morskiego i kolonjalnego.

Liczba aparatów wojskowych przewyższa 3000 sztuk z czego 1000 samolotów jest myśliwskich i utrzymanych w pełnej gotowości bojowej. Podczas pokoju, królewsko-włoska armja powietrzna liczy 200 eskadr i 6 balonów sterowych, przyczem wojska lądowe posiadają ponad 150 eskadr płatowców, marynarka 35 eskadr i 6 sterowców a wojska kolonjalne zaopatrzono w 12 eskadr lotniczych. Stan włoskich wojsk lotniczych wynosi: 2500 oficerów, 4000 podoficerów i 25000 szeregowych.

W armji włoskiej używane są zasadniczo następujące typy płatowców:

Samoloty lądowe:

a) bombardowe nocne:
„Caproni-Ca 73“ dwusilnikowe 2×500 MK „Isotta-Fraschini“ względnie „Jupiter“.

b) bombardowe dzienne:
„Fiat-Br. 1“ silnik „Fiat“ 700 MK,

c) myśliwskie:
„Fiat-Cr. 20“ silnik „Fiat“ 400 MK.
„Dewoitine“ silnik „Jupiter“ 500 MK.

d) obserwacyjne:
„Romeo“ silnik „Jupiter“ 500 MK.
„Ansaldo“ A. 120. silnik „Fiat“ względnie „Jupiter“ 500 MK.
„Savoia“ silnik „Isotta-Fraschini“ 500 MK.

Wodnopłaty:

a) bombardujące:
„Savoia S-55“ typ „Santa-Maria“ 2×500 MK „Asso-Isotta-Fraschini“.

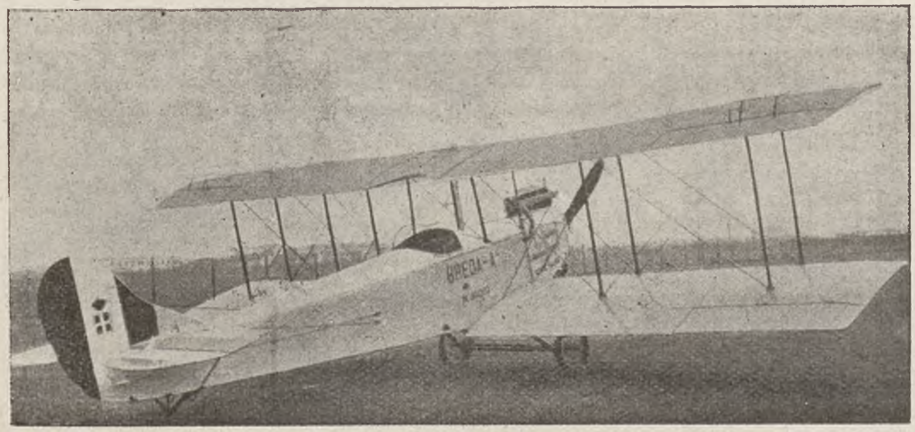
b) pościgowe:
„Macchi“ M. 7. z silnikiem Fiat 500 MK.

„Savoia“ 58. z silnikiem Fiat 500 MK.

Co do posiadania ilości samolotów pościgowych stoją Włosi na pierwszem miejscu wśród mocarstw europejskich, w ostatnich zaś miesiącach świetnie udany lot okrężny nad morzem Śródziemnem, po Hiszpanji i Francji, prowadzony pod egidą markiza generała de Pinedo na 61 wojennych wodnopłatowcach włoskiej konstrukcji, dowiódł światu o żywotnej sile gospodarczej państwa tego i o jego potędze powietrznej. Wojskowa eskadra samolotów „Fiat“ pod rozkazami gen. Balbo (Podsekr. Stanu Włosk. Lot. Cyw.), z równie wspaniałym sukcesem latała ostatnio z Italji do Anglji, przelatując nad Francją, by w Anglji złożyć wizytę pilotom Królewskich Sił Powietrznych, skąd następnie eskadra ta udała się drogą powietrzną do Niemczech na zaproszenie niemieckich kół lotniczych.

Lot ten, jak i poprzedni de Pinedo, odbył się z dużem powodzeniem, bez wypadków najmniejszych, przynosząc chlubę lotnikom włoskim, oraz był wielką reklamą dla włoskiego przemysłu lotniczego, działalność którego jest znaną z wielu już tryumfów, a ostatnio z wielkich zwycięstw osiągniętych przez włoskich pilotów w zdobyciu czterech najważniejszych rekordów światowych a mianowicie: rekordu szybkości, wysokości, wytrzymałości i najdalszego lotu na dystans bez lądowania.

Także na polu lotniczej propagandy, Włosi czynią celowo ogromne wysiłki, urządzając często meetingi lotnicze, konkursy modeli lotniczych, kinematograficzne pokazy i odczyty o lotnictwie, wystawy lotnicze połączone z bezpłatnemi lotami pasażerów i zwiedzanie masowe przez publiczność fabryk i instalacyj lotniczych. Organizują Włosi muzea lotnicze, kładą kamień węgielny pod budowę Akademji Lotniczej w Neapolu, na uniwersytetach tworzą katedry lotnicze, nowe ekspozytury Instytutu Aerodynamicznego i Biura Badań Lotniczych a w szkołach początkowych fachowcy prowadzą regularnie kursy o lotnictwie, wychowańcy zaś mają udostępnione wizytowanie aeroportów, wytwórni, instytucyj, klubów i szkół lotniczych cywilnych i wojskowych.



Nowy samolot włoski typu „Breda-A“, silnik — Colombo 130 MK, chłodzony powietrzem.

W cywilnych szkołach lotniczych we Włoszech w r. ub. około 1000 uczni latało w ciągu 35.000 godzin, a 70 procent kursistów ukończyło naukę z dobrymi wynikami otrzymując dyplomy pilotów, wszyscy uczniowie zaś stając się pilotami, otrzymują premję 1000 lirów na osobę. W dziedzinie lotów szybowych, Włosi będąc zaskoczeni rezultatami jakie Niemcy osiągają, walczą z ambicją o palmę pierwszeństwa, dokonując szereg niezwykle udanych prób w Pagvalio, gdzie niedawno powstała specjalna szkoła lotnicza bezsilnikowego, cieszącego się wielkiem powodzeniem wśród młodzieży i osób zainteresowanych.

W Medjolanie, Genui, Rzymie, Brindisi, Palermo i w Neapolu budują Włosi nowocześnie urządzane wielkie porty lotnicze na co państwo łoży olbrzymie kapitały a z inicjatywy prywatnej powstaje teraz we Włoszech nowe potężne konsorcjum lotnicze pod firmą „Consorzio Aero Italiano“, które zajmie się konstrukcją, kupnem i eksploatacją płatowców i wodnopłatowców jako też kreowaniem nowych, krajowych zakładów lotniczych zaprowadzonych na wielką skalę i według ostatniej techniki. Kapitał zakładowy spółki tej wynosi miljon lirów, lecz wielkie towarzystwa okrętowe „La Navigazione Generale Italiana“ i „Lloyd Sabaudo“ przyrzekły swój udział z kapitałem zakładowym przeszło 20 miljonów lirów. Następne znów miljony dostarczone być mają wprost przez banki prywatne i skarbowe jak również i ze strony związków oraz grup włoskich przemysłowców.

Rząd włoski posiadając zgóry wytknięty, o szerokim zakroju program żeglugi powietrznej, usilnie zabiega o jego szybkie urzeczywistnienie. Jednem z najpilniejszych zadań Rządu, jest przeprowadzenie dwóch wielkich linij komunikacyjnych wiodących pierwsza: z Hiszpanji przez Genuę, Rzym, Brindisi na Wschód Europy i ku Azji, druga zaś: biegnąca z Europy Środkowej do Afryki przez Medjolan, Rzym, Palermo do Tripolisu.

Włosi wykorzystując w umiejętny sposób wygodne swe położenie aerograficzne dążą z dużą energją do opanowania (drogą tranzytu nad swem państwem) znacznej części handlu prowadzonego samolotami nad morzem Śródziemnem — przeto dokonują oni w kraju swym olbrzymie prace związane z urządzeniem odpowiednich lotnisk dla płatowców lądowych i wodnych, baz lotniczych na morzu i na lądzie dla wodnopłatów, które mogłyby osiadać wprost w centralnych punktach węzłowych sieci linij powietrznych, to jest wewnątrz lądu.

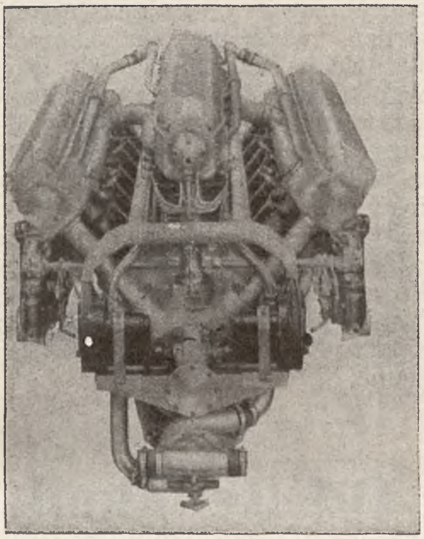
Port lotniczy w Lido, jako miejscowości położonej nad morzem jest już sam przez się naturalną przystanią dla wodnopłatowców, w Toliedo (aeroport Medjolanu) mogą jednakże osiadać tylko płatowce lądowe względnie amfibje, to też rząd włoski przystąpił bez wahania tamże do budowy sztucznego kanału o wielkich rozmiarach, by uprzystępnić na nim wodowanie komunikacyjnych, pasażerskich i wojskowych wodnopłatowców.

Szczegółom budowy kanału tego należy poświęcić na tem miejscu specjalną wzmiankę, aby zdać sobie sprawę z ogromu prac, z tego jak wielką rolę Włosi przypisują nawigacji powietrznej, traktując słusznie samolot nie jako przedmiot sportu, lecz jako poważny środek transportu.

Omawiany kanał wodny będzie 3 kilometry długim, 200 metrów szero-

kim, 5 m głębokim w korycie i 3 m głębokim u brzegów i w zakończeniach. W północnej części kanału, znajdować się będzie rozplanowanie sięgające 300 metrów szerokości i 7 metrów głębokości, które służyć ma hydroplanom jako basen manewrowy. Cały kanał zajmie 610.000 m kw powierzchni terenu (z czego wydrążono już 105.000 m² gruntu), a ilość ziemi wydobytej wogóle w czasie budowy kanału wynieść ma zgórą 3.000.000 m kub., pojemność natomiast wody w basenie wyniesie 1.400.000 m kub. Brzegi kanału o lekkiej pochyłości posiadać będą wysokość 3-ch metrów nad poziomem w basenie manewrowym i dojdą do 0 na przeciwnym końcu kanału. Zaopatrywanie basenu w wodę odbywać się będzie zapomocą specjalnie zastosowanych sztucznych źródeł wydzielających po 1330 litrów wody na sekundę, przyczem racja dzienna wody wynieść ma 115 tysięcy m kubicznych. Woda w tej normie utrzymana będzie stale i zmieniana co dwa tygodnie.

W budowie kanału lotniczego (który ukończony ma być w 1930 r.) zatrudniono tysiące robotników, przeważnie bezrobotnych, którzy pracują na zmiany dniem i nocą. Na miejscu robót funkcjonują dzień i noc 4 olbrzymie dźwigary i znaczna ilość mechanicznych żórawi z automatycznymi kilofami i zgarniaczami gruntu i kamieni. Na specjalnie zaprowadzonych torach kolejowych uruchomiono 16 lokomotyw i 2000 wagonów z platformami, które to pociągi rozwożą ziemię w rejonie 20 kilometrów, dostarczając ją na wykonywanie robót publicznych przedsiębranych przez odnośne Ministerstwo. Ziemia, piasek i kamienie oraz inny materjał wydobyty z tej okazji starczyć ma jako zapas na przeciąg 8 do 10 lat.



Nowy włoski silnik lotniczy „Isotta-Fraschini-Asso“ 1000 MK.

Król włoski Wiktor Emanuel III, żywo interesując się kwestjami żeglugi powietrznej, w czem daje na porządku dziennym mnóstwo dowodów, zwiedza częstokroć teren budowy gigantycznego basenu dla wodnopłatów, osobiście śledząc przebieg przeprowadzanych tam prac, a jego mąż zaufania minister Benito Mussolini, z inicjatywy którego wiekopomne dzieło to powstaje, odbywa tu liczne wędrówki, najwyższą opieką otaczając miejsce robót, z toku których czuje się zadowolonym.

Oto jak poważnie i z metodą w ręku umieją inni pracować dla lotnictwa, mając dobro Ojczyzny i ogólno ludzkie na celu.

Międzynarodowy konkurs awjonetek.

Trasa biegnie przez Polskę.

Francja, Niemcy, Włochy, Rumunja, Szwajcarja i Czechosłowacja zorganizowały wspólnym wysiłkiem międzynarodowy konkurs płatowców turystycznych, który odbędzie się w sierpniu r. b. Konkurs ten otwarty jest dla dwóch kategorji dwupłatowców. Pierwsza z nich dla ciężaru własnego 400 kg, druga dla ciężaru własnego 280 kg, przy tolerancji 10 procent od tej wagi. Klasyfikacja zawodników oparta będzie na totalizacji uzyskanych punktów w czterech zasadniczych konkurencjach. Konkurencjami temi są a) charakterystyka, b) zużycie materjałów pędnych, c) regularność lotu, d) szybkość.

Charakterystyka: Dzieli się zasadniczo na dwie grupy: grupa uznana przez sąd konkursowy: pewność konstrukcji, komfort wewnętrzny, wbudowanie instrumentów pokładowych, środki zabezpieczające od kapotażu (podwozie bez osi, zamiast kół elipsy z łańcuchami bez końca i t. p.), rozruch silnika, podwójne sterowanie, spadochrony, zabezpieczenie od ognia (ściana ogniotrwała, gaśnice i t. p.), montaż i demontaż oraz zdolność garażowania. Druga grupa składa się z wyczynów stwierdzonych w czasie konkursu, przyczem najlepszym wynikiem będzie dokonanie całego konkursu z zaplombowanym silnikiem, bez zmiany śmigła i kół.

Zużycie materiałów pędnych. Konkurencja ta odbędzie się w Orly i polega na przeleceniu 300 km to jest sześciokrotnie wyznaczoną trasę 50 km. Zasadnicze zużycie dozwolone dla obciążenia wynosi na każde 100 km 16 kg benzyny i 2 kg oliwy dla pierwszej kategorji, a 11 kg benzyny i 1,35 kg oliwy, dla drugiej kategorji. Wynagrodzenie punktami przysługuje za każde 400 g dla pierwszej kategorji oraz 275 g dla drugiej kategorji materjałów pędnych oszczędzonych od sumy przyznanej.

Regularność lotu. Próba ta odbędzie się na trasie o długości 6000 km, która przechodzić będzie przez 12 państw i podzielona będzie na 25 następujących etapów: Paryż, Bazylea, Genewa, Lyon, Marsylja, Saint-Raphael, Medjolan, Wenecja, Zagrzeb, Belgrad, Turner-Sewerin, Budapeszt, Wiedeń, Berno, Praga, Wrocław, **Warszawa, Poznań,** Berlin, Hamburg, Amsterdam, Bruksela i Paryż. Konkurenci winni nocować na jednym z wyznaczonych etapów. Przewiduje się tolerancje dla dwóch pierwszych nocy. Codziennie winien każdy konkurent przelecieć jeden etap. Zatrzymanie się na cały dzień podlega karze w punktach. Zatrzymanie się na dwa dni oznacza wycofanie się z zawodów.

Szybkość. Najniższa szybkość przewidziana dla płatowców wynosi średnio na godzinę 84 km dla płatowców pierwszej kategorji i 70 km dla płatowców drugiej kategorji.

* *

Konkurs powyższy zgóry można określić jako bardzo trudny i długotrwały. Licząc wszystkie przygotowawcze próby i ewentualne niepogody potrwa on około półtora miesiąca. Jest to z jednej strony

niepożądane ponieważ trudno będzie fabrykom lotniczym na tak długo pozbyć się swoich pilotów fabrycznych, z drugiej strony wpłynie to oczywiście na przewagę zgłoszeń amatorów. Szkoda tylko że warunki konkursu są doprawdy dla amatora trudne. Wielu z nich więc odpadnie już w pierwszych etapach.

Trudność warunków była może jednym z powodów, dla którego Anglja nie przystąpiła do udziału w organizacji. Trzeba jednak zdać sobie sprawę, że w tem wstrzymaniu się tkwić może cały szereg innych przyczyn.

Trasa konkursu tego wiedzie przez Polskę i to przez Poznań, w którym w tym czasie odbywać się będzie **Powszechna Wystawa Krajowa.** Czy możemy wziąć udział w konkursie zadecyduje w znacznej mierze polski konstruktor, ale i L. O. P. P. powinna się tym konkursem zainteresować. Uważam, że byłoby bardzo właściwe, by konkursu płatowców turystycznych w Polsce nie odkładać do roku przyszłego, by w tym roku nie robić przerwy. Konkurs Międzynarodowy, którego trasa wiedzie przez Polskę jest chyba dość poważnym powodem, by połączyć go z konkursem krajowym, szczególnie że połączenie to nawet dla propagandy, nawet do zgromadzenia na lotnisku wielkiej ilości ciekawych może mieć poważne znaczenie.

Konkurs Międzynarodowy przez swą wielką trasę wywoła kilkudniowe dyżury na lotnisku w związku z obywającemi się przelotami. Punktem przelotu będzie Poznań, w którym równocześnie odbywać się będzie Powszechna Wystawa Krajowa i gdzie zbierze się wiele ludzi. Proponuje więc, by właśnie w tym roku, właśnie w czasie Powszechnej Wystawy Krajowej i w czasie Międzynarodowego Konkursu odbył się krajowy konkurs awjonetek w Poznaniu. Miejscowy Komitet LOPP podejmie się prawdopodobnie chętnie organizacji, a ziemie zachodnie Polski, będą miały choć raz rekompensatę goszcząc u siebie zawodników.

Od Redakcji.

Numer niniejszy naszego pisma, stosownie do zapowiedzi, miał być poświęcony zagadnieniom lotnictwa sportowego oraz komunikacyjnego. Wobec obfitości materjału redakcyjnego w odniesieniu do powyższych zagadnień — jesteśmy zmuszeni obecny numer „Lotnika" poświęcić wyłącznie sportowi lotniczemu, natomiast numer następny będzie specjalnie komunikacyjnym.

Opis samolotu „P. W. S. 4".

Konstrukcji A. Bobka.

Samolot „PWS-4" jest jednopłatem, którego skrzydła umocowane są u górnych podłużnic kadłuba i podparte od dolnych podłużnic kadłubowych krótkiemi zastrzałami.

Samolot zaopatrzony jest w silnik Salmson AD 9 40 MK znany ze swej dobroci.

Łoże silnikowe umocowane jest czterema śrubami do podłużnic kadłuba. Za silnikiem znajduje się blacha ogniochronna a za nią orczyk pilota, którego siedzenie znajduje się miedzy dwoma nośnemi ramami kadłuba.

Pilot wsiada z przodu płatowca, stawiając jedną nogę na koło a drugą na stopień w kadłubie.

Przed pilotem znajduje się piramida oprofilowana blachą, do której z boków przymocowane są szyby wiatrochronne. Piramida ta wykonana jest mocno i służy jako zabezpieczenie pilota przy ewentualnym kapotażu. Na niej też przymocowane są instrumenty. W skrzydłach po obu stronach kadłuba ulokowane są zbiorniki na benzynę, skąd benzyna pod własnym ciężarem opada do gaźnika. Zbiornik oliwy znajduje się pod piramidą na kadłubie. Pilot ma od góry niczem nieograniczoną swobodę ruchów, toteż może błyskawicznie opuścić samolot ze spadochronem w razie ewentualnego niebezpieczeństwa. Widzialność jest dobra.



Płatowiec konstrukcji p. Bobka widok z boku i z przodu.

W kabinie pilota znajduje się korba sprzęgnięta z wałem korbowym silnika, służąca do rozruszania silnika i wmontowana jest gaśnica. Za plecami pilota znajduje się bagażnik, pod którym przechodzą linki do sterów.

Sterownica rozwiązana jest w ten sposób, że pod siedzeniem pilota przechodzi tylko rura zwichrzeniowa i linki steru kierunkowego, gdyż siedzenie umieszczone jest nisko a pod kadłubem biegnie łącznik do dźwigni pośredniej steru głębokości znajdującej się pod bagażnikiem.

Sterowanie lotek uskutecznione jest w ten sposób, że od rury zwichrzniowej za plecami pilota biegną dwie rurki do dźwigienek umocowanych w skrzydłach na końcach tylnych podłużnic. Od tych dźwigienek biegną linki przez bloczki do lotek. Lotki nie dochodzą do końców skrzydeł.

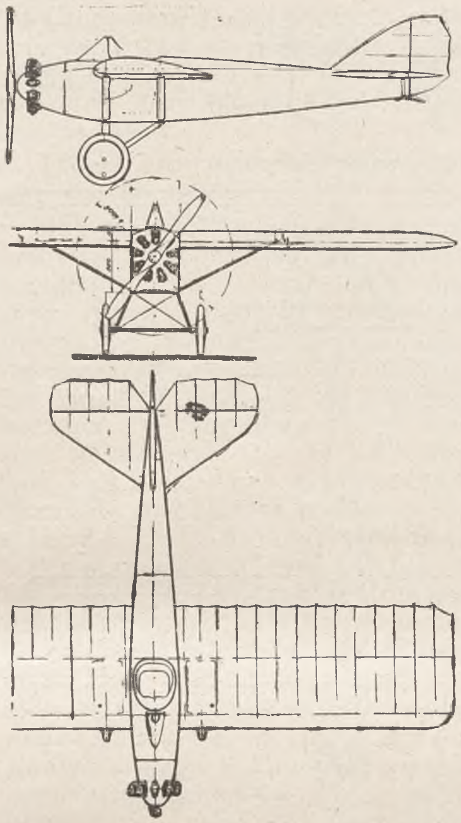
Podwozie jest typu normalnego z amortyzacją gumową. Ostroga obrotowa z amortyzacją gumową. Opierzenie poziome podparte tylko jednym zastrzałem z każdej strony, jest do regulowania na ziemi. Statecznik pionowy usztywniony dwoma drutami.

Materjałem użytym do budowy jest drzewo, stal i duraluminjum. Kadłub wykonany jest z drzewa, pokryty sklejką. Skrzydła wykonane z drzewa. Usztywnienie wewnętrzne skrzydeł stanowią rozpórki duralowe i druty stalowe, które biegną w dwóch płaszczyznach poziomych. Pokrycie stanowi płótno.

Okucia nośne, zastrzały, sterownica i podwozie wykonane są z blach i rur stalowych, ostroga z wygiętej rury duralowej, łoże silnikowe z blach duralowych.

Do skrzydeł użyty został profil własny konstruktora (profil Bobek Nr. 6—G. 655) odznaczający się dużą nośnością (Cy max. = 139, przyczem biegunowa profilu po dojściu do swego maksimum nie opada raptownie) i wielką lotnością (Cy Cx = 19 przy wydłużeniu 1 : 5 — co jest wynikiem dotychczas niespotykanym wśród profili tej grubości). Prócz tego Cmo jest niewielkie (7,7).

Samolot „PWS-4“ jest czułym na stery, zwrotnym i w locie niemęczącym, a posiadając dosyć dużą szybkość i ekonomiczny silnik dobrze nadaje się do przelotów i spełnia w zupełności zadanie jednomiejscowego płatowca sportowego. Mając małe wymiary i łatwy demontaż skrzydeł daje się bez kłopotu pomieścić w niewielkiej szopie czy stodole.



Charakterystyka:

Rozpiętość 7,600 m, długość 5,570 m, wysokość 1,800 m, powierzchnia nośna 11 m², profil skrzydeł A Bobka nr. 6 (G. 655), silnik „Salmson“ A. D. 9 40 MK, ciężar własny 238 kg, ciężar paliwa 32 kg, ciężar użyteczny 80 kg, ciężar całkowity 350 kg, obciążenie skrzydeł 32 kg/m², obciążenie mocy silnika 8,8 kg/MK, szybkość maksymalna 140 km/gdź, szybkość minimalna 60 km/gdź, pułap 300 m, współczynnik wytrzymałości n-7.

Opis samolotu sportowego 4-miejscowego.

Konstrukcji J. Medweckiego.

Samolot jest górno-płatem, typu parasol o jednej parze zastrzałów. Zastrzały te usztywnione są między sobą rurką w odległości 1/3 długości od skrzydła i w tem miejscu usztywnione ze skrzydłem rozpórką w kształcie „N“ biegnącą prostopadle do zastrzałów. Skrzydło jest dwudźwigarowe, dwudzielne i złączone na piramidzie, której tylny trójkąt jest osobny, przedni zaś posiada do przodu skośnie idące 2 wspórki usztywniające.



I. Umocowanie silnika przy awionetce p. Offierskiego; II. Samolot p. Medweckiego przed pierwszym próbnym lotem; III. Konstruktor płatowców sportowych p. Medwecki z pilotem p. Szulczewskim; IV. Konstruktorzy awionetek pp. Medwecki i Officerski, uczniowie znanego konstruktora polskich samolotów p. inż. pilota Bartla.

Kadłub posiada 4 miejsca przesunięte względem siebie, aby uniknąć zbytniej jego szerokości. Do dwóch siedzeń, znajdujących się pod skrzydłem dostać się można przez drzwi w kadłubie, znajdujące się po prawej stronie, zaś do dwóch tylnych zgóry kadłuba. Miejsce pilota znajduje się po lewej stronie kadłuba w jednem z siedzeń tylnych, które jest wysunięte nieco naprzód. Sterownica jest pojedyńcza. Kadłub posiada na końcu opływ łatwo odczepiany, w celu dostania się do płozy i dźwigni steru wysokości w nim schowanych. Statecznik pionowy wraz ze sterem kierunkowym można przez wyłączenie specjalnego zamka odchylić do góry w kierunku od tyłu do przodu na zawiasie znajdującym się z przodu statecznika pionowego. Służy to do łatwego dostania się do regulacji statecznika poziomego, która jest ukryta wew-

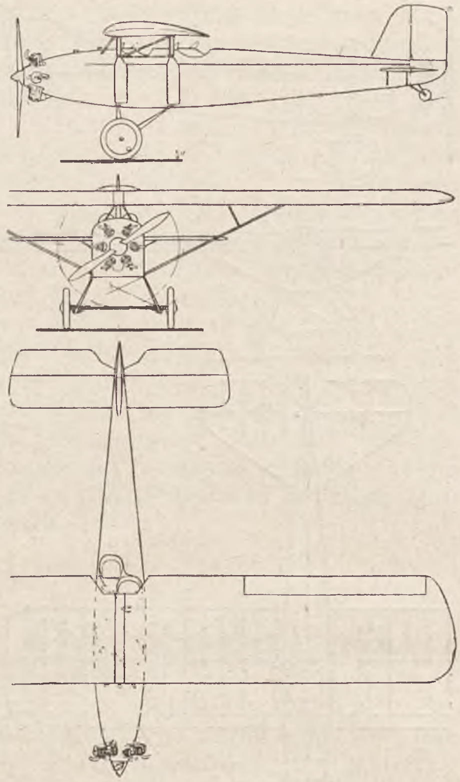
nątrz kadłuba, oraz do dźwigni i przekładni steru wysokości. Statecznik poziomy jest dwudzielny wsparty dwoma słupkami od dołu, zaś statecznik pionowy wolnonośny.

Podwozie drewniane, normalne z amortyzatorami sznurowymi.

Zamiast zwykłej płozy znajduje się z tyłu kadłuba kółko, które może się obracać przy starcie, zaś przy lądowaniu jest hamowane z siedzenia pilota za pośrednictwem linki.

Łoże silnika z rur stalowych spawane, składa się z pierścienia i 6-ciu nóżek, zbiegających się w trzy punkty do zamocowania na kadłubie (2 punkty u dołu a 1 u góry). Za silnikiem znajduje się przegroda ogniowa z blachy aluminjowej. Poza przegrodą ogniową znajdują się zbiorniki wykonane z blachy aluminjowej, których szwy są lutowane.

Osłony z blachy aluminjowej 0,5 mm. przebiegają między cylindrami silnika, i tworzą ciągłą linję ze stożkiem okrywającym piastę śmigła.



Całość konstrukcji drewniana: skrzydło i stery kryte sklejką 0,8 mm,kadłub sklejką 1,0 i 1,5 mm.

Silnik Anzani 45 MK, 6-cio cylindrowy, gwiaździsty, chłodzony powietrzem.

Samolot jest wyposażony w magneto rozruchowe i gaśnicę.

Charakterystyka:

Rozpiętość skrzydeł 11000, długość całkowita 7100, wysokość 2250, rozstaw kół 1700, profil Bobek nr. 6, długość profilu 1750, powierzchnia nośna 18,5 m², silnik „Anzani“ 45 MK, C. w. 335 kg, C. p. benzyna 38, oliwa 7, C. załogi 300, C. u. 345. C. c. 680 kg, obciążenie powierzch. 36,8 kg/m², obciążenie mocy silnika 15,1 kg/MK, moc powierzchniowa 2,43 MK/m², Współczynnik bezpieczeństwa 6, szybkość normalna 100 km-gdź, szybkość lądowania 60 km/gdź, promień działania 300 km.

Opis awionetki S. I. „Bożena“.

Konstrukcji p. Wł. Stelmaszyka.

Wśród konstruktorów awionetek na największe uznanie zasługują ci, którzy nie posiadając środków, a nawet odpowiedniego technicznego wykształcenia, z prawdziwym zapałem starają się stworzyć płatowiec sportowy, pomimo piętrzących się przed nimi trudności, pomimo braku poparcia, pomimo niejednokrotnego wysłuchiwania cierpkich uwag na temat: „Przecież Pan awionetki nie skonstruuje“. Że zdanie to często może mijać się z prawdą, jest chyba najlepszym dowodem sukces p. Wł. Stelmaszyka, którego awionetkę w niniejszym artykule opisujemy.

Pan Wł. Stelmaszyk pochodzący z Ludom pow. obornickiego w woj. Poznańskiem, nie mało zwalczył trudności zanim udało mu się wreszcie dopiąć celu i stworzyć awionetkę, której loty próbne wykazały prawdziwe zalety.

Na zaproszenie p. Wł. Stelmaszyka w dniu 6 grudnia ub. r. na polu jego ojca p. Walentego Stelmaszyka zgromadzili się:

Pan Starosta pow. Roman Witkowski, pani kapitanowa Krupikowa z Połajewa, p. rotmistrz Szymański jako prezes Komitetu Powiatowego LOPP, p. Antoni Fraszczyński jako sekretarz Kom. Pow. LOPP, ksiądz proboszcz Graetz z Ludom, p. pilot Józefat Skrzypek z Ludom, p. pilot Wojciech Uryzaj z Lusówka, p. konstruktor awjonetki Władysław Stelmaszyk i inni goście. Po przybyciu na start dokonał ks. prob. Graetz poświęcenia awionetki, która jest jednopłatowcem jednomiejscowym. Awionetka ta



Awionetka konstrukcji p. Stelmaszyka z Ludom pow. Oborniki. Ne lewo konstruktor p. Stelmaszyk, na prawo pilot p. Skrzypek.

wykonana cała z drzewa wyglądała bardzo ładnie, dzięki czystemu i dokładnemu wykonaniu. Waga tej awionetki wynosi 310 kg.

Jako para chrzestna występowali p. kapitanowa Krupikowa z Połajewa i p. rotmistrz Szymański z Dąbrówki Ludomskiej. Po dokonanym akcie poświęcenia przemówił do zebranych stosownie do uroczystości p. Starosta, podkreślając pilność, inicjatywę i wytrwałość młodego konstruktora, bo zaledwie liczącego lat 20, zachęcając go do dalszej wytrwałej i owocnej pracy ku chwale Ojczyzny. Następnie zabrał głos sam konstruktor, dziękując za przybycie i uświęcenie dlań tak ważnej chwili, jak i specjalnie Komitetowi za doraźną pomoc finansową.

Poczem odbyło się oblatanie oficjalne awionetki typu jednopłat z silnikiem 35 MK „Anzani“, skonstruowanej przez p. Stelmaszyka. Oblatania dokonał pilot instruktor Skrzypek Józefat. Start odbywał się na polu o długości 200 m, o szerokości 23 m, na rozmokłym terenie przy silnym bocznym wietrze. Pierwsze dwa starty nie udały się, ponieważ jak stwierdzono — okazał się brak benzyny, na którą — jak konstruktor oświadczył — nie posiadał funduszy. Po dolaniu około 10 litrów benzyny samochodowej, otrzymanej od miejscowego księdza proboszcza Graetza samolot startował natychmiast. Z powodu braku funduszów na benzynę lotniczą, konstruktor posługiwał się wyłącznie benzyną samochodową. Po przejechaniu po ziemi conajmniej około 150 m, maszyna lekko uniosła się w powietrze, gdzie przebywała 15 minut na wysokości 300 m. Przy lądowaniu, które odbyło się na innem polu, o długości 100 m, przy skośnym wietrze okazało się, że posiada bardzo krótki wybieg bo zaledwie około 10 m.

Pilot oblatujący maszynę wyraził następującą opinję o niej:

„Z powodu silnego bocznego wiatru, samolotem w powietrzu silnie rzucało, pomimo tego okazał się bardzo stateczny w powietrzu i na stery bardzo czuły i nadzwyczaj zwrotny. Przy lądowaniu okazał się bardzo łatwy.

Dalsze loty mogą się odbyć bez żadnych poprawek“.

Jak widzimy sukces jest wprost niebywały. Winszujemy więc panu Stelmaszykowi — ojcu — dzielnego syna, synowi — dobrej konstrukcji, której opis podajemy poniżej. Zaznaczyć jeszcze należy, że konstruktor awionetki liczy lat 19, jest więc bezsprzecznie najmłodszym w Polsce. Awionetka S. I. „Bożena“ jest jednomiejscowa typu parasol. Skrzydło dwudzielne podparte jest z każdej strony dwoma zastrzałami z rur stalowych i kryte sklejką 0,8 mm. Kadłub konstrukcji drewnianej, pokryty jest sklejką od przodu do siedzenia pilota 1,5 mm, dalszej części aż do tyłu 8,8 mm. Lotki oraz ster boczny i wysokościowy wykonany z drzewa, krytego sklejką. Podwozie typu V z drzewa posiada amortyzację gumową. Płoza wykonana z rury stalowej umocowana jest okuciem stalowem do ogona i posiada amortyzację z sznurów gumowych. Łoże silnika spawane z rur stalowych, utrzymuje silnik Anzani starego typu 3 cylindrowy o sile 35 MK.

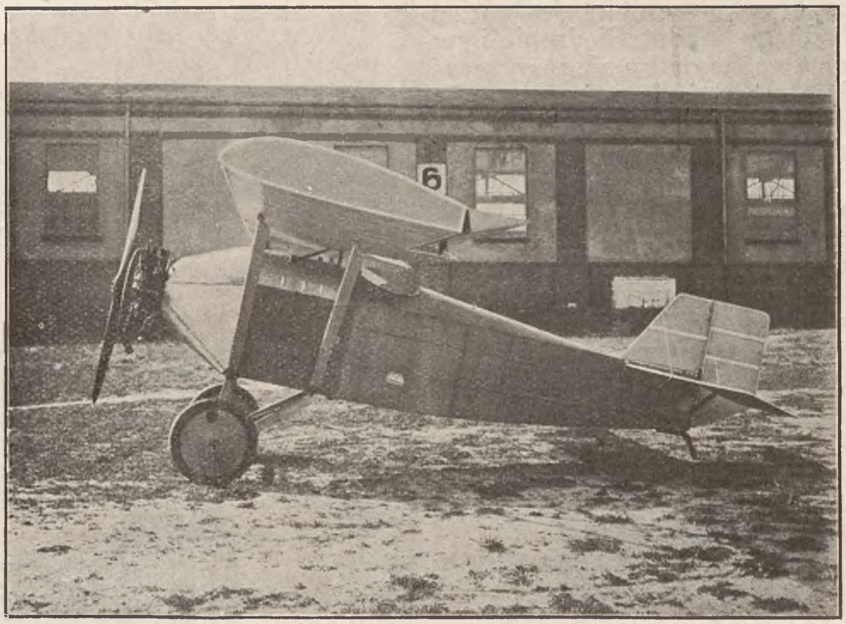
Charakterystyka:

Rozpiętość 8,4 m, długość 6,4 m, wysokość 2,1 m, powierzchnia nośna 12,4 m, ciężar własny 180 kg, ciężar w locie 310 kg, obciążenie na 1 m^2 24 kg.

Awionetka wykonała dotychczas 5 lotów, w tem jeden dłuższy przeszło dwugodzinny, oraz ostatni na **nartach**, zbudowanych przez konstrutora.

Awjonetkę oblatywał pilot Józefat Skrzypek, członek Związku Lotników Polskich. Poparcia przy budowie udzielił powiatowy Komitet LOPP w Obornikach, a osobiście interesował się ogromnie przebiegiem budowy p. Starosta Romuald Witkowski.

Życzyć by sobie należało, by podobnych Komitetów i starostów było w Polsce jak najwięcej.



Orkan II. Awionetka konstrukcji por. pil. Grzmilasa z 3 pułku lotniczego.

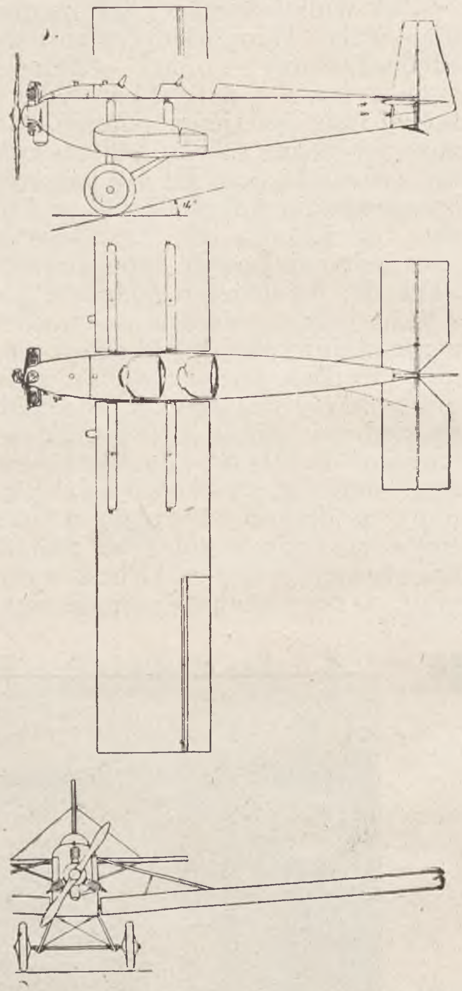
Opis samolotu sportowego „O. 2“.

Konstrukcji p. Offierskiego w Poznaniu.

Samolot sportowy „O. 2“. z silnikiem „Anzani“ 35 MK jest jednopłatem o skrzydle dolnem usztywnionem z góry wspórkami. Jako tworzywo do budowy użyto drzewo, stal oraz niewielka ilość duralu i blachy aluminjowej na osłony.

Kadłub o przekroju prostokątnym, wykonany jest z drzewa. Pokrycie stanowi sklejka. Kadłub mieści w sobie dwie kabiny, z których przednia jest kabiną pasażera, (ucznia) tylna zaś pilota. W przedniej jak i w tylnej kabinie jest sterownica nożna, ręczna, rączki do gazu oraz kurek benzynowy. Instrumenty i zegary są na tablicy przedniego siedzenia. Karoserja jest w kształcie dachu, zapewnia ich widoczność z tylnego siedzenia. W przedniej części kadłuba wbudowany jest zbiornik, który podzielony jest wewnątrz na dwie komory. Jedna z nich służy do benzyny, druga do smaru. Pojemność zbiornika zapewnia awionetce lot 2 godzin na pełnym gazie. Dopływ materjałów pędnych uskuteczniony jest drogą swobodnego opadu. Siedzenie i sterownica nożna dadzą się przesuwać, co daje możność latania ze spadochronami plecowemi. Przed każdem siedzeniem znajduje się wiatrochron, wykonany z celuloidu niepalnego.

Płaszczyzna nośna składa się z dwóch skrzydeł, przyczepionych do kadłuba w okolicy dolnej podłużnicy kadłubowej. Profil skrzydeł „Bobek nr. 4“. Skrzydło dwudźwigarowe pokryte całkowicie sklejką, ma wydłużenie 6. Dźwigary typu pudełkowego, wykonane są z drzewa. Lotki nieodciążone jak i skrzydła wykonane są z drzewa, kryte są sklejką. Sterowanie lotek jest półsztywne. Spórki skrzydłowe o przekroju kroplowym są z drzewa. Przednie mają śrubę do regulacji. Każda ze wspórek usztywniona jest dodatkową wspórką prostopadłą do ich płaszczyzny symetrji.



Podwozie drewniane jest usztywnione drutami. Amortyzacja ze sznurów gumowych. Płoza ze stali resorowej.

Płaszczyzny ogonowe są z drzewa, kryte sklejką. Stateczniki poziome, wsparte są z każdej strony parą wspórek. Stery nieodciążone.

Silnik typu „Anzani“ 35 MK, trzycylindrowy, chłodzony powietrzem o pojedyńczym zapłonie. Rama silnikowa w kształcie stożka ściętego wykonana jest z blachy stalowej.

Charakterystyka:

Rozpiętość 9680, długość 5850, wysokość całk. 2550, szerokość skrzydła 1500, profil „Bobek 4“, powierzchnia nośna 13,5 m², silnik Anzani 35 MK, obc. pow. 28 kg/m², obc. mocy 11,1 kg/MK, moc pow. 2,6 MK m², szybkość maksymalna 125 km gdź, pułap 2300 m, czas lotu 2 gdź, załoga 150 kg, benzyna i smar 20 kg, ciężar ładunku 170 kg, ciężar własny 220 kg, ciężar całkowity 390 kg, spółczynnik szybkości 14,2, spółcz. przelotu 5,3, spółcz. pułapu 5,0.

DZIAŁ URZĘDOWY
KOMISJI TECHNICZNEJ Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga - numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W - zachód.

Chronologiczne tabele rekordów.

Rekord wysokości (płatowiec).

Należy do:	data	km	m.	miejsce	kraj
Latham	29 sierpnia 1909		155	Reims	Francja
Comte de Lambert . . .	18 października 1909		300	Paryż	„
Latham	1 grudnia 1909		453	Châlons	„
Latham	7 stycznia 1910	1	000	„	„
Paulhan	12 stycznia 1910	1	209	Los Angeles	St. Zjednoczone
Brookins	14 czerwca 1910	1	335	Indianapolis	„
Latham	7 lipca 1910	1	384	Reims	Francja
Brookins	10 lipca 1910	1	900	Atlantic City	St. Zjednoczoe
Drexel	11 sierpnia 1910	2	012	Ladmark	„
Morane	3 września 1910	2	582	Deauville	Francja
Chavez	8 września 1919	2	587	Issy-les-Moulineaux	„
Wynmalen	1 października 1910	2	780	Mourmelon	„
Drexel	w październiku 1910	2	880	Filadelfja	St. Zjednoczone
Johnston	31 października 1910	2	960	Belmont-Park	„
Legangneux	8 grudnia 1910	3	100	Pau	Francja
Loridan	8 lipca 1911	3	177	Châlons	„
Kapitan Félix	9 sierpnia 1911	3	190	Etampes	Francja
Garros	4 września 1911	3	910	Saint-Malo	„
Garros	6 września 1912	4	900	Houlgate	„
Legangneux	17 września 1912	5	450	Corbaulieu	„
Garros	11 grudnia 1912	5	610	Tunis	„
Perreyon	11 marca 1913	5	880	Buc	„
Legangneux	28 grudnia 1913	6	120	Saint-Raphaêl	„
Major Schroeder	27 lutego 1920	10	093	Dayton	St. Zjednoczone
Porucznik Mac Ready . . .	18 września 1921	10	518	„	„
Sadi-Lecointe	5 września 1923	10	741	Villacoublay	Francja
Sadi-Lecointe	30 października 1923	11	145	Issy-les-Moulineaux	„
Porucznik C. C. Champion .	25 lipca 1927	11	710	Waszyngton	St. Zjednoczone

Rekord wysokości (wodnopłatowiec).

Należy do:	data	km m.	miejsce	kraj
Por. C. F. Harper	7 czerwca 1923	4.326	San Diego	St. Zjedn.
Laporte	30 listopada 1923	5.535	Argenteuil	Francja
Hurei	2 lutego 1924	6.368	Saint-Raphaêl	„
Sadi-Lecointe	11 marca 1924	8.980	Meulan	„
Por. Demougeot	28 marca 1927	9.290	Sartrouville	„
Por. C. C. Champion	5 maja 1927	10.197	Lengley field	St. Zjedn.
Por. C. C. Champion	4 lipca 1927	11.581	Waszyngton	„

Rekord odległości na bazie (wodnopłatowiec)

Należy do:	data	km	m.	miejsce	kraj
Biard	12 sierpnia 1922	370	770	Neapol	Włochy
Por. M. A. Schur	12 czerwca 1923	1.275		San Diégo	St. Zjednoczone
Porucznicy Wead i Price . .	22-23 czerwca 1924	1.550		Waszyngton	„
Porucznicy Wead i Price . .	11-12 lipca 1924	1.600		Waszyngton	„
R. Wagner i G. Zinsmaies . .	10 sierpnia 1927	2.100		Altenrheim	Szwajcarja
Por. B. J. Cornnell, H. C. Rodd .	15-16 sierpnia 1927	2.525		San Diégo	St. Zjednoczone

Rekord długotrwałości na bazie (wodnopłatowiec).

Należy do:	data	g.	m.	s.	miejsce	kraj
Biard	12 sierpnia 1922	1	34	53	Neapol	Włochy
Por. M. A. Schur	12 czerwca 1923	11	16	59	San Diégo	St. Zjednoczone
Porucznicy Wead i Price . .	22-23 czerwca 1924	13	23	15	Waszyngton	„
Porucznicy Wead i Price . .	11-12 lipca 1924	14	53	44	Waszyngton	„
Por. Schildhauer i J. R. Kyle .	1-2 maja 1925	28	35	27	Filadelfja	„
Por. A. Gavin i Soucek . . .	3-4-5 maja 1928	36	1		Filadelfja	„

Rekord długotrwałości lotu (płatowiec).

Należy do:	data	g.	m.	s.	miejsce	kraj
Santos-Dumont	12 listopada 1906			21	Bagatelle	Francja
Henri Farman	26 października 1907			52	Issy-les-Moulineaux	„
Henri Farman	13 stycznia 1908		1	28	„	„
Henri Farman	21 marca 1908		2	29	„	„
Léon Delagrance	11 kwietnia 1908		6	30	„	„
Léon Delagrance	30 maja 1908		15	26	Cantocelle	Włochy
Henri Farman	6 lipca 1908		20	19	Issy-les-Moulineaux	Francja
Léon Delagrance	6 września 1908		29	53	„	„
Wilbur Wright	21 września 1908	1	31	25	Auvours	„
Wilbur Wright	18 grudnia 1908	1	54	53		
Wilbur Wright	31 grudnia 1908	2	20	23	„	„
Paulhan	25 sierpnia 1909	2	43	24	Bétheny	„
Henri Farman	27 sierpnia 1909	3	4	56	„	„
Henri Farman	3 listopada 1909	4	17	53	Mourmelon	„
Olislagers	10 lipca 1910	3	3	5	Reims	„
Tabuteau	28 października 1910	6			Etampes	„
Henri Farman	18 grudnia 1910	8	12	47	„	„
Furny	1września 1911	11	1	29	Buc	„
Furny	11września 1912	13	17	57	Etampes	„
Langer	3 litego 1914	14	7		„	Niemcy
Poulet	26 kwietnia 1914	16	28	56	„	Francja
W. Landmann	26-27 czerwca 1914	21	48	45	„	Niemcy
L. Bossoutrot i J. Bernard . .	3-4 czerwca 1920	24	19	7	Villesauvage	Francja
E. Stinson i Lloyd Bertraud . .	92-30 grudnia 1921	26	19	35	Roosevelt fd.	St. Zjednoczone
L. Bosseutrot i M. Drouhin . .	14-15 października 1922	34	14	7	Villesauvage	Francja
Por. Oakly, J. Kelly i Mac Ready	16-17 kwietnia 1923	36	4	34		St. Zjednoczone
Porucznicy H. Smith i Richter .	27-28 sierpnia 1923	37	15	14	Roosevelt field	„
Coupet i Drouhin	16-17 lipca 1924	37	59	10	Etampes	Francja
Drouhin i Landry . . .	7-8-9 sierpnia 1925	45	11	59	Chartes	„
Chamberlin i Ascota . . .	12-13-14 kwietnia 1927	51	11	25	Roosevelt fd.	St. Zjednoczone
Edzard i Riscties	3-4-5 sierpnia 1927	52	22	31	Dessau	Niemcy
E. A. Stinson et G. W. Haldemann	28-29-30 marca 1928	53	35		Jacksonville	St. Zjednoczone
C. Perrarin i D. Prete . . .	31 maja i 2 czarwca 1928	58	34		Rzym	Włochy
J. Ristics i W. Zimmermann .	5-6-7 lipca 1928	65	25			Niemcy

Rekord długości lotu na bazie (płatowiec).

Należy do:	data	km	m.	miejsce	kraj
Santos-Dumont	12 listopada 1906		220	Bagatelle	Francja
Henri Farman	26 października 1907	0	770	Issy-les-Moulineaux	„
Henri Farman	13 stycznia 1908	1	000	„	„
Henri Farman	21 marca 1908	2	004	„	„
Léon Delagrance	11 kwietnia 1908	3	925	„	„
Léon Delagrance	30 maja 1908	12	750	Cantocelle	Włochy
Léon Delagrance	16 września 1908	24	125	Issy-les-Moulineaux	Francja
Wilbur Wright	21 września 1908	66	600	Auvours	„
Wilbur Wright	18 grudnia 1908	99	800	„	„
Wilbur Wright	31 grudnia 1908	124	700	„	„
Paulhan	25 sierpnia 1909	134	000	Bétheny	„
Latham	26 sierpnia 1909	154	620	„	„
Henri Farman	27 sierpnia 1909	180	000	„	„
Henri Farman	4 listopada 1909	234	212	Mourmelon	„
Olislagers	10 lipca 1910	392	750	„	„
Tabuteau	20 października 1910	465	720	Etampes	„
Legangneux	21 grudnia 1919	515	900	Pau	„
Tabuteau	30 grudnia 1910	584	745	Buc	„
Olislagers	16 lipca 1911	625	000	Kiewit	Belgja
Furny	1 września 1911	722	935	Buc	„
Gobé	24 grudnia 1911	740	299	Pau	„
Furny	11 września 1912	1.010	900	Etampes	Francja
Seguin	13 października	1.021	200	Buc-leBarp	„
Por. Oakly, J. Kelly i Mac Ready	4-3 maja 1920	1.914	200	Villesauvage	„
L. Bossoutrot i J. Bernard	16-17 kwietnia 1923	4.050	000	Dayton	St. Zjednoczone
Drouhin i Landry . . .	7-8-9 sierpnia 1925	4.400	000	Chartes	Francja
Edzard i Riscties	3-4-5 sierpnia 1927	4.600	628	Dessau	Niemcy
Kapitan Ferrarin i Del Prete .	31 maja 1-2 czerwca 1928	7.666	616	Rzym	Włochy

Rekord szybkości na bazie (płatowiec).

Należy do:	data	km	m	miejsce	kraj
Santos-Dumont	12 listopada 1906	41	292	Bagatelle	Francja
Henri Farman	26 października 1907	52	700	Issy-les-Moulineaux	„
Tissandier	20 maja 1909	54	810	Pau	„
Curtiss	23 sierpnia 1909	69	821	Reims	„
Blériot	24 sierpnia 1909	74	318	„	„
Blériot	28 sierpnia 1909	76	955	„	„
Latham	23 kwietnia 1910	77	579	Nice	„
Morane	10 lipca 1910	106	508	Reims	„
Leblanc	29 października 1910	109	756	Nowy Jork	St. Zjednoczone
Leblanc	12 kwietnia 1911	111	801	Pau	Francja
Nieuport	11 maja 1911	119	760	Châlons	„
Leblanc	12 czerwca 1911	125		Etampes	Francja
Nieuport	16 czerwca 1911	130	057	Châlons	„
Nieuport	21 czerwca 1911	133	136	„	„
J. Védrines	13 stycznia 1912	145	161	Pau	„
J. Védrines	22 lutego 1912	161	290	„	„
J. Védrines	29 lutego 1912	162	454	„	„
J. Védrines	1 marca 1912	166	821	„	„
J. Védrines	2 marca 1912	167	910	„	„
J. Védrines	13 lipca 1912	170	777	Reims	„
J. Védrines	9 września 1912	174	100	Chicago	St. Zjednoczone
M. Prévost	17 czerwca 1913	179	820	„	Francja
M. Prévost	27 września 1913	191	897	„	„
M. Prévost	29 września 1913	203	850	„	„
Sadi-Lecointe	7 lutego 1920	275	264	„	„
Jean Casale	28 lutego 1920	283	464	„	„
De Romanet	9 października 1920	292	682	Buc	„
Sadi-Lecointe	19 października 1920	296	694	„	„
Sadi-Lecointe	20 października 1920	302	529	Villacoublay	„
De Romanet	4 listopada 1920	309	012	Buc	„
Sadi-Lecointe	12 grudnia 1920	313	043	„	„
Sadi-Lecointe	26 września 1921	330	275	Villesauvage	„
Sadi-Lecointe	21 września 1922	341	023	„	„
Gen. B. G. Mitchell	13 października 1922	358	836	Detroit	St. Zjednoczone
Sadi-Lecointe	15 lutego 1923	375		Istres	Francja
Porucznik R. L. Maughan	29 marca 1923	380	751	Dayton	St. Zjednoczone
Porucznik Brow	listopada 1923	417	059	Mineola N. Y	St. Zjednoczone
Porucznik Williams	4 listopada 1923	429	025	„	„
Adjutant Bonnet	11 grudnia 1924	448	171	Istres	Francja

Rekord lotu w linji prostej (płatowiec).

Należy do:	data	km	m.	miejsce	kraj
Kpt. Arrachart i Lemaitre	3-4 lutego 1925	3.166		Etampes-villa Cisneros	Francja
Kpt. Arrachart i adj. Arrachart	26-27 czerwca 1926	4.305		Le Bourget-Saibah	„
Kpt. Girier i por. Dordilly	14-15 lipca 1926	4.715	9	Le Bourget-Omsk	„
Por. Challe i Kpt. Weiser	31 sierp. i 1 wrześ. 1926	5.174		Le Bourget-Bender Abbas	„
Costes i kpt. Rignot	28-29 października 1926	5.396		Le Bourget-Jask	„
Ch. A. Lindbergh	20-21 maja 1927	5.809		Nowy Jork-Paryż	St. Zjedn.
C. D. Chamberlin i A. Levine	4-5-6 czerwca 1927	6.294		Nowy Jork — Eisleben	„
A. Ferrarin i Del. Prete	31 kwiet. i 1 maja 1928	7.188	26	Rzym — Touros	Włochy

KALEJDOSKOP.

Tak to już jest na świecie, że najwięcej się mówi i najczęściej pisze o tem właśnie, czego niema. Dlatego to tak głośno w polskiej prasie lotniczej o cywilnych szkołach pilotów. Drukowano już na ten temat wiele tysięcy wierszy, w których stale te same powracają śpiewki i refreny — bo też inaczej być nie może.

Dyspozycja do wypracowania na temat Cywilnej Szkoły Pilotów jest krótka i ogólnie się przyjęła:
1) Była Szkoła
2) Niema Szkoły
3) Potrzeba Szkoły.

Kropka. Koniec. Ewentualnie parę słów o potrzebie pilotów cywilnych i o stukilkudziesięciu szkołach niemieckich....

Nasz „Kalejdoskop“ ma sumienie o tyle czyste, że ujmował to zagadnienie nieco szerzej, gdyż nie miał zwyczaju zatajać smutnych

stosunków, jakie wytworzono dla byłych adeptów Szkoły w Ławicy — i nie powstrzymywał się od krytyki rzeczowej, choć może przykrej nieco...

Dziś stary kotlet szkolny odgrzewa się na nowo: w postaci Cywilnej Szkoły Pilotów LOPP w Radomiu. Zakład ten ma być podobno w niedługim czasie powołany do życia.

Lepiej późno — niż nigdy. Trudno tu wprawdzie mówić o tem, że „względy fachu przemawiają za radosnem powitaniem inicjatywy Ligi OPP". Trudno jest bowiem witać z entuzjazmem fakt odkrycia Ameryki poraz drugi! Zasługa wynalezienia czegoś, co wszystkim jest od dawna znane — czy jest istotnie godną entuzjazmu?

Ani przez chwilę nie zamierzamy negować, by Szkoła Pilotów była rzeczą konieczną. Jest to zbyt oczywiste! Ale pragnęlibyśmy u czynników — w tym wypadku miarodajnych, widzieć pewien zasób doświadczenia, wyciągniętego z tej pierwszej próby, jaką była Szkoła Ławicka. I chcielibyśmy mieć pewność, że odnośne czynniki rozporządzają dostateczną dozą nie pieniędzy — lecz **krytycyzmu** — by móc bezstronnie na dwóch szalach zważyć: teoretyczne korzyści swej inicjatywy — i życiowe, praktyczne wartości, jakie w obecnych stosunkach Szkoła Pilotów w Polsce dać może.

Jest dla nas rzeczą jasną, że — aby Szkołę Pilotów stwarzać — trzeba wpierw niejedno z warunków obecnych wyrugować i niejedno uzdrowić. Bo poco wręczać dyplomy pilotów cywilnych, skoro służą dziś one jedynie do oprawienia w ramki, podczas gdy właściciele ich mogą spokojnie pójść na spacer z laseczką w Aleje — lub uganiać się za posadą w każdej innej branży — tylko nie lotniczej.

To nie są z palca wyssane argumenty — życie jest bardzo proste i jasne i tylko trzeba umieć patrzeć, mieć dobre oczy, a przejrzy się to życie wnet, aż do tak zwanych „najskrytszych tajników"!

Wiadomo powszechnie, a już w każdym razie czynnikom miarodajnym, że w Polsce nie brak pilotów cywilnych. Bo czyż piloci rezerwy nie są pilotami cywilnymi?! No, chyba! Ale wiadomo też, że dla pilotów rezerwy niema posad ani w komunikacji lotniczej, ani w fabrykacji.

Trudno więc nam zataić szczere zdumienie, gdy wyczytaliśmy w Nr. 2 (65) „Lotu Polskiego" na stronie 16 takie zdanie:

„Dotychczas drogą prowadzącą do uzyskania stanowiska dobrze płatnego pilota komunikacyjnego, prowadziła jedynie przez lotnictwo wojskowe. **W bliskiej przyszłości będzie otwartą i droga druga — może nawet łatwiejsza".**

Co znaczą słowa: **„może nawet** łatwiejsza"? A więc żadnej co do tego pewności!

Ale jeszcze bardziej zdumiały nas słowa, pochodzące z pod pióra referenta prasowego Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk., p. por. pil. Meissnera — w tymże numerze „Lotu Polskiego", na stronie 17.

„...rozwiązanie sprawy przez urządzenie takich kursów (pilotażu) w szkole Aeroklubu Akademickiego **w żadnym razie nie zaspokoi szerszego zapotrzebowania na pilotów linji komunikacyjnych i fabryk samolotowych".** A zaraz potem: **„Linje lotnicze i fabryki uzupełniają swój personel latający z kadr wojskowych".**

Pytamy: czy już wszyscy piloci rezerwy wymarli?!

Pan por. Meissner pisze:

„...linje lotnicze nie będą zmuszone uciekać się do szkodliwego nieraz — wyrywania pilotów z kadr wojskowych lotnictwa".

A co się stało z wychowankami ławickiej Szkoły? Czy też poumierali?

Nie! Żyją — ale nie mają do lotnictwa dostępu!

Jest kwestja otwarta, czy wciąganie młodzieży do Szkoły w Radomiu zachętami na temat „stanowiska dobrze płatnego pilota komunikacyjnego" — jest zupełnie w porządku?

Może by i było w porządku, ale pod warunkiem... stworzenia biura pośrednictwa pracy dla wychowanków Szkoły.

By — po otrzymaniu dyplomu pilota cywilnego — mogli obejmować posady w bankach, sklepikach... albo na kolei.

I jeszcze jeden warunek: posady te niech będą dobrze płatne, by się dyplomowanym lotnikom cywilnym zdawało, że wykonują pracę „pilota komunikacyjnego".

Pod jednym tylko warunkiem gotowi bylibyśmy jednem pociągnięciem ołówka przekreślić wszystko to, co powyżej piszemy: niechaj przynajmniej ci, którzy do Szkoły się zgłoszą, mają **zagwarantowaną możność,** po ukończeniu Szkoły, **powrotu na zajmowane dotąd posady.**

Wątpimy, by zwiększanie ilości bezrobotnych leżało w interesie Państwa.



POLSKA

Pierwszy miesiąc działalności Linij Lotniczych Lot. Linje Lotnicze Lot, uruchamiając regularną komunikację powietrzną, bezpośrednio po zaprzestaniu pracy przez Towarzystwo „Aerolot" i „Aero", to jest od 1 stycznia b. r., wykazały pełną sprawność, gdyż pomimo wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych oraz trudności wynikających w związku z uruchomieniem nowych linij, osiągnęły wyższą regularność, niż posiadały to rok temu w miesiącu styczniu pracujące wówczas Towarzystwa komunikacji powietrznej w Polsce.

Samoloty L. L. L. w miesiącu styczniu w 331 lotach, przebiegając przestrzeń 69550 km, przewiozły 176 pasażerów, 9017 kg towarów i 989 kg poczty.

W miesiącu bieżącym samoloty kursują na linjach: Warszawa-Poznań, Warszawa-Katowice-Kraków, Kraków-Katowice - Brno - Wiedeń, Warszawa-Lwów, Warszawa-Gdańsk z pełną regularnością i bezpieczeństwem.

Kajuty pasażerskie są ogrzewane, tak że wewnątrz nich panuje normalna pokojowa temperatura.

Podkreślić się godzi, iż obecnie panujące, niebywałe od 50 lat, silne mrozy, z którymi przy ogromnych trudnościach, czasami nawet bezskutecznie, walczą koleje, które przerywają połączenia telefoniczne i telegraficzne, nie wywierają ujemnego wpływu na komunikację powietrzną i samoloty obsługują powietrzne szlaki komunikacyjne ściśle w czasie określonym rozkładem lotów, to jest w przeciągu 2 do 3 godzin.

W ostatnich tygodniach wysoka pokrywa śnieżna zmusiła L. L. Lot do zastosowania nart do samolotów, które z tym nowym namiastkiem kół doskonale się spisywały, utrzymując nadal pełną regularność.

Sprowadzenie zwłok ś. p. por. Szałasa. Władze angielskie zezwoliły na sprowadzenie zwłok por. Szałasa, bohaterskiego lotnika, który zginął w katastrofie pod Bagdadem.

Loty nocne. Jak donosi źródło francuskie od 1 czerwca mają być na linji komunikacyjnej Poznań - Warszawa i Warszawa - Lwów zaprowadzone loty nocne.

Próby akrobacji na „BM5" z silnikiem A-Daimler 200 MK. W dniu 21 lutego b. r. przybył do Poznania z ramienia Dep. Lotnictwa inspektor lotnictwa myśliwskiego p. płk. pil. Kossowski w celu zbadania w akrobacji właściwości płatowca przejściowego „MB5" z silnikiem A-Daimler 200 MK, oraz zaopinjowania czy typ ten mógłby być zastosowany poza szkołami pilotów również w eskadrach myśliwskich jako dwumiejscowy płatowiec ćwiczebny w akrobacji dla pilotów eskadr myśliwskich. Ze względu na opady śnieżne „BM5" zaopatrzony został w narty zamiast kół. Po osiągnięciu wysokości 1000 m p. płk. pilot Kossowski przystąpił do szczegółowych badań w akrobacji budząc pośród widzów zrozumiałe żywe zainteresowanie swymi brawurowymi ewolucjami, dokonywując szereg ostrych wiraży, renversement, retournement loopingi, beczki, ślizganie na skrzydłach, padanie liściem, utratę szybkości.

Wielokrotne próby przymusowego wprowadzenia płatowca „BM5' w korkociąg nie udały się — p. płk. pil. Kossowski oficjalnie stwierdził, że „BM5" w momencie utraty szybkości samoistnie nie wpada w korkociąg, oraz nawet przymusowo niemożliwe jest wprowadzenie go w korkociąg. Właściwość ta świadczy z jednej strony, że płatowiec „BM5" posiada nie spotykany dotychczas walory bezpieczeństwa jako płatowiec przejściowy dla szkół pilotów, z drugiej jednak strony, jako płatowiec ćwiczebny dla pilotów myśliwskich jest nieodpowiedni właśnie ze względu na niemożność dokonania na nim korkociągu, co jest konieczne dla praktyki pilotów myśliwskich.

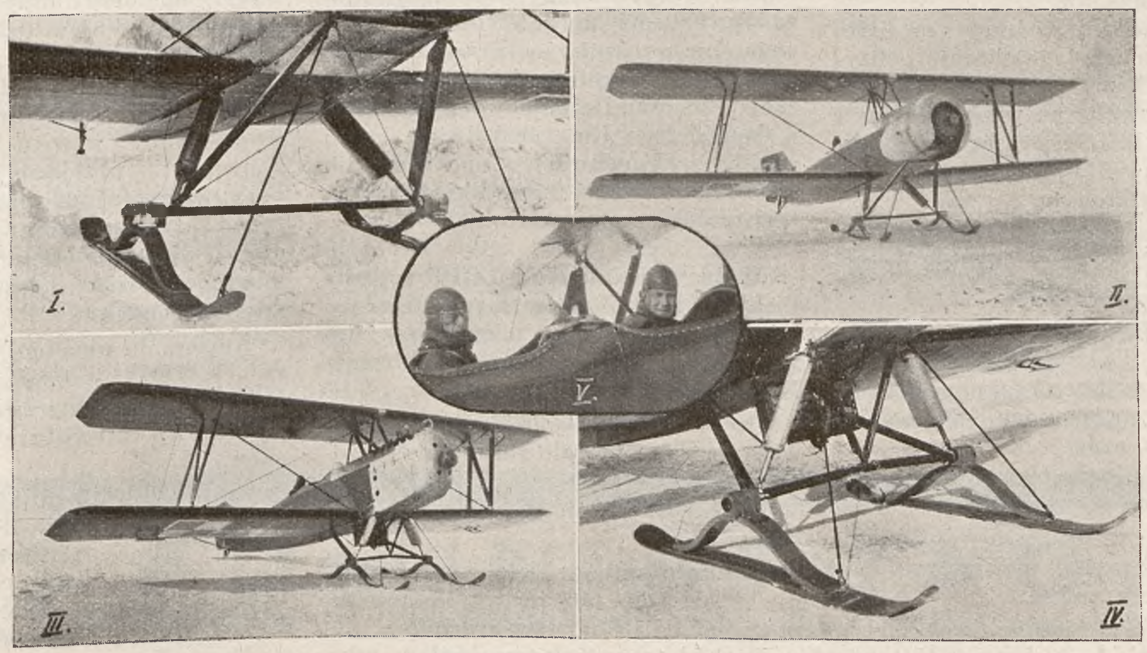
W typie „BM5" z silnikiem 300MK H-Suiza, który ze względu na większą moc silnika dobrze nadawałby się do akrobacji — przewidywane jest zastosowanie mniejszej stateczności tak, aby dokonanie korkociągu było możliwe, a to ze względu na potrzeby lotnictwa myśliwskiego.

Nowy polski samolot. W końcu lutego oblatano w Białej Podlaski nowy samolot łącznikowy PWS. 7 konstrukcji inż. Grzędzielskiego I. A. Bobka. Samolot jest wyposażony w silnik Wright 220 MK, posiada wielką wzbijalność, doskonale leży w powietrzu i jest bardzo zwrotny. Samolot oblatywał pilot Rutkowski.

Pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej Towarzystwa „Linje Lotnicze Lot". Dnia 26 lutego r. b. w lokalu Tow. „Linje lotnicze Lot" (Warszawa, ul. Marszałkowska 138) na zaproszenie Pana Ministra Komunikacji odbyło się pierwsze zebranie Rady Nadzorczej L. L. Lotu, która ukonstytuowała się, jak następuje:

Prezydjum:

1. Prezes p. inż. Krahelski Antoni, Dyrektor Departamentu Akcyz i Monopoli Ministerstwa Skarbu.
2. Wiceprezes p. Jan Zajas, Nacz. Wydziału Koncesyjnego Ministerstwa Komunikacji.
3. Sekretarz por. Zygfryd Piątkowski, st. ref. Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.



Śniegi i mrozy zmusiły lotnictwo do przystosowania się do nowych warunków. I fabryka „Samolot" zaopatrzyła więc swe płatowce w narty. Z tych lotów na płatowców BM4 BM5 podajemy szereg ilustracji. I. Umocowanie nart przy samolocie BM IVa; II. BM IVa na starcie; III. Płk. Sztabu Gen. pilot Kossowski na płatowcu BM5; IV. Umocowanie nart przy samolocie BM5. V. Obecny Szef Nadzoru Technicznego z ramienia Departamentu Lotnictwa w Sp. Akc. Samolot p. major inż. pil. Chramiec (na lewo) i pilot fabryczny p. Hołodyński.

Członkowie:

1. Inż. Pułk. K. K. Henryk Abczyński, II Zastępca Szefa Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk.
2. Wicewojewoda Sląski Zygmutu Żurawski
3. P. Stanisław Szkudlarz, Wiceprezydent m. Katowic
4. p. Hipolit Wohl, Radca Ministerstwa Spraw Wewnętrznych
5. p. Janusz Butler, Radca Ministerstw Przemysłu i Handlu.

Zebranie zagail w imieniu Pana Ministra Komunikacji Naczelnik Wydziału Lotniczego Cywilnego, ppłk. inż. Czesław Filipowicz, który w dłuższem przemówieniu zobrazował konieczność i powody, dla których państwa nowoczesne utrzymują komunikację lotniczą. Z kolei ppłk. Filipowicz omówił wyczerpująco dotychczasową działalność Polski na tem polu, scharakteryzował dokładnie działalność „Aerolotu", podkreślając i wyjaśniając argumentami i cyframi te powody, dla których Państwo uznało za konieczne nie udzielać koncesji towarzystwom prywatnym i przejąć od nich komunikację lotniczą, powierzając ją przedsiębiorstwu lotniczemu państwowo-samorządowemu.

Następnie ppłk. Filipowicz streszcza historję powstania tego przedsiębiorstwa, podkreślając wyraźnie, że główną cechą jego działalności, odróżniającą go w zasadniczej swej koncepcji od „Aerolotu" będzie oparcie go całkowicie o przemysł krajowy, dzięki czemu uczyni się zadość wymaganiom ogólnej polityki lotniczej Państwa.

Ppłk. Filipowicz, kończąc swe przemówienie, zaznaczył, że obecnie polityka lotnictwa komunikacyjnego w Polsce jest skierowana na właściwe tory i że zadaniem „L. L. Lotu" będzie rozwijanie działalności w kierunku obecnie przez Rząd ustalonym.

Po tem przemówieniu Dyrektor „L. L. Lot" inż. E. S. A. T. Turbiak przedstawił Radzie Nadzorczej:

1. Sprawozdanie:
   a) Komisji Organizacyjnej z prac organizacyjnych i czynności związanych z uruchomieniem przedsiębiorstwa, oraz:
   b) Zarządu z prac eksploatacyjnych za miesiąc styczeń r. b.
2. Sprawozdania te zostały przyjęte, jak również zostały przyjęte wnioski Zarządu w sprawach:
   a) zatwierdzenie istniejących placówek Tow. „L. L. Lot' w Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Brnie, Gdańsku, Pradze Czeskiej, Wiedniu,
   b) uruchomienia nowych placówek w Bydgoszczy i Łodzi.

Ponadto został załatwiony cały szereg spraw natury formalnej, jak zatwierdzenie regulaminów Rady Nadzorczej i Zarządu.

Ponieważ materjał przedstawiony przez Zarząd zawierał bardzo dużo danych administracyjnych i technicznych, których szczegółowe rozpatrzenie wymaga dłuższego czasu, przeto zadecydowano. aby następne posiedzenie Rady Nadzorczej odbyło się w dniu 6 marca r. b.

Z działalności Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP. Dzięki niezmiernie ruchliwej pracy inspektora biur p. Aleksy oraz innych członków zarządu, Koło LOPP w nowej Wsi Śl. rozwinęło się wspaniale. Liczy ono bowiem obecnie 328 członków rzeczywistych, 26 wspierających oraz 3 dożywotnych. W czasie Dnia Tygodnia Lotniczego urządziło powyższe Koło szereg imprez, między innemi 2 zabawy taneczne i jeden koncert ogrodowy. Ponadto urządzono kilka przedstawień kinematograficznych tak dla dziatwy szkolnej jak i dla obywatelstwa. Wyświetlano podczas tychże filmy lotnicze, których dostarczył Komitet Wojewódzki. Również urządzono 2 odczyty o lotnictwie i obronie przeciwgazowej, które wygłosił przy licznym udziale słuchaczy prelegent Komitetu Wojewódzkiego p. Bytomski.

W czasie „Tygodnia Lotniczego" lotnicy drugiego pułku lotniczego w Krakowie urządzili nad Nową Wsią Śl. szereg karkołomnych ewolucji, które wywarły na obywateli miejscowych emocyjne wrażenie.

Również Koło te zyskało w roku bieżącym znaczną liczbę nowych członków a dochód tego Koła aczkolwiek do tej chwili brak odnośnego sprawozdania kasowego, wynosi najmniej 3000 złotych.

Walne zebranie Koła LOPP w Świętochłowicach. Z początkiem bieżącego miesiąca odbyło się w mieście powiatowem Świętochłowicach walne zebranie Koła LOPP.

Czego dokonać zdoła skrzętna i mrówcza praca, wykazało sprawozdanie roczne tegoż Koła, które złożył zarząd.

Wykazuje ono następujące ciekawe cyfry:

Liczba członków Koła wynosi obecnie 410. W roku ubiegłym zyskano równocześnie aż 103 nowych członków.

Dochód tego Koła wynosił w roku 1926 — 4.780,31 zł, zaś rozchód dzięki niezwykłemu zmysłowi oszczędnościowemu skarbnika p. Naczelnika Urzędu Pocztowego p. Dyrbusia wynosił bajeczną sumkę 15,75 zł.

Poważny dochód zyskało Koło w czasie Tygodnia Lotniczego. Wynosił on bowiem aż 1.866 89 zł.

Tak wspaniały dochód był wybitną zasługą powszechnie lubianej i bardzo ruchliwej działaczki społecznej p. Madlowej, która nie szczędziła żadnych trudów i przykrości, by dopiąć tego celu. To też zarząd wyraził jej szczere uznanie i podziękowanie za tak ofiarną pracę dla LOPP.

Po zdaniu sprawozdań przez zarząd udzielono temuż na wniosek Komisji Rewizyjnej, która stwierdziła wzorowo prowadzoną kasowość, jednogłośnie absolutorjum.

Następnie zabrał głos delegat Kom. Wojew. prelegent p. Bytomski, który wyraził ustępującemu zarządowi oraz wszelkim współpracownikom imieniem Komitetu Wojewódzkiego szczere uznanie i podziękowanie za tak owocną pracę dla LOPP, podkreślając równocześnie, że Koło Świętochłowickie zdobyło sobie tak co do liczby członków, jak i dochodów pierwsze miejsce wśród Kół wiejskich, co jest wybitną zasługą wytrawnych działaczy pp. Sładka jako prezesa i Naczelnika Urzędu Pocztowego p. Dyrbusia jako skarbnika, jakoteż sekretarza p. Reguły.

Apelem do dalszej intensywnej pracy dla LOPP w roku bieżącym, zakończył on swoje przemówienie, przechodząc do wygłoszenia referatu pod tytułem „Działalność Kom. Wojew. w świetle cyfr i postulaty przyszłości".

W doborowych i treściwych słowach skreślił on obraz olbrzymiej i wzniosłej pracy Kom. Wojew. uzupełniając takowy licznym, szczegółowym i bardzo ciekawym materjałem statystycznym. Pozatem wskazał na olbrzymie zadanie Kom. Wojew. w roku bieżącym, które z uwagi na przejęcie agend obrony przeciwgazowej są znacznie cięższe od zadań lat poprzednich. Zaś w końcu udzielił zebranym szereg cennych informacji co do ruchu lotniczego i linij komunikacyjnych.

Apelem do wspólnej, wytężonej pracy dla LOPP zakończył prelegent p. Bytomski swój interesujący i treściwy wykład, zyskując burzę gromkich oklasków.

Po skończonym referacie złożył prezes p. Sładek prelegentowi szczere podziękowanie za wygłoszenie tak ciekawego referatu, poczem ogłosił nowe wybory prosząc o propozycję na marszałka zebrania oraz na sekretarza.

Marszałkiem zebrania wybrano jednogłośnie delegata Kom. Wojew. prelegenta p. Bytomskiego, zaś sekretarzem, sekretarza gminnego p. Regułę.

W sprecyzowany i rychły sposób. wśród harmonijnej zgody członków do

konano wyboru nowego zarządu.

Jednogłośnie wybrano z małemi zmianami poprzedni zarząd, któremu tymsamym wyrażono pełne wotum ufności.

Po dokonanym wyborze zarządu marszałek p. Bytomski oddał kierownictwo zebrania w ręce nowego zarządu, któremu złożył serdeczne gratulacje, życząc jaknajowocniejszej pracy w roku bieżącym. Taksamo dziękował zebranym za tak zgodny i rychły wybór zarządu, którego dokonano jednogłośnie.

Nowy zarząd objąwszy urzędowanie prosił członków o dalszą harmonijną współpracę, by mógł w roku bieżącym dokonać większych czynów od tych w roku poprzednim.

W dowód uznania za tak owocną pracę przyrzekł delegat Kom. Wojew. poprosić zarząd tegoż o nadanie wszystkim członkom zarządu dyplomów członków honorowych, taksamo i dla pp. listonoszy, którzy z podziwu godnym zaparciem samych siebie, mimo swoich trudnych obowiązków służbowych podjęli się bezinteresownie i ochoczo przykrej i żmudnej pracy zbierania składek wśród członków, wykazując tymsamym wielkie poświęcenie dla idei LOPP.

Po kilku komunikatach, zakończono zebranie hasłem „Cześć lotnictwu".

Wypada w końcu zauważyć, że Koło to urządziło w roku ubiegłym aż 8 zebrań, na których prelegent p. Bytomski wygłosił kilka odczytów o lotnictwie i wojnie gazowej.

Ponadto urządziło Koło 2 zabawy, 1 przedstawienie teatralne i inne imprezy.

Sprawozdanie roczne, z działalności miejscowego Koła LOPP w Katowicach Załężu za rok 1928.

Dnia 12 stycznia 1928 odbyło się walne zebranie Koła miejscowego. Do Zarządu weszli pp. Stefański prezes, Jesionek wiceprezes, Wanyrówna Marja sekretarka, Świtala Józef zastępca sekr. Gąsior Maciej skarbnik, Cebulski Stanisław delegat i jako rewizorzy pp. Kiełczewski Edward, Mielczarski Stefan, Kuc Teofil.

Koło liczyło w ubiegłym roku 469 członków, z których 72 ubyło z powodu przeprowadzenia się i nie płacenia składek. W ubiegłym roku odbyło się 6 zebrań Zarządu i 4 zebrania zwykłe. Na miesięcznych zebraniach wygłosił pan Bytomski referaty z zakresu lotnictwa, a to pod tytułem: Historja rozwoju lotnictwa, Rola akcji przeciwgazowej i jej znaczenie dla państwa. Referaty były piękne i rzeczowe tak iż zostały nagrodzone hucznymi oklaskami.

W „Dniu Lotniczym" zajęły się kwestą uliczną, tutejsze Panie Nauczycielki i zebrały 458 złotych i 87 groszy.

Urządzono również wycieczkę do Zawady, gdzie bawiono się wesoło i ochoczo, przyczem zebrano 44 złote i 22 grosze na cele LOPP.

Poczem zdał sprawozdanie kasowe skarbnik p. Gąsior W imieniu komisji rewizyjnej przemówił p. Mielczarski, podając orzeczenie komisji, która stwierdziła, że książki kasowe są prowadzone w najlepszym porządku oraz prosił o udzielenie absolutorjum.

Sprawozdanie kasy za rok 1928 przedstawia się następująco:

a) dochód:

Wartość otrzymanych znaczków	2.500,—
Dobrowolne składki	77,50
Dzień Lotniczy	379,27
Opróżnione puszki	175,95
Wpisowe	167,—
Wycieczka do Zawady	44,22
Razem:	3.343,94

b) rozchód:

Wysłano do kasy Woj. K. LOPP	2.766,—
Wypł. za ściąganie składek	107,58
Rachunek za kłodki	15,—
Pozostałość w znaczkach	454,50
W gotówce	86
Razem:	3.343,94

Po załatwieniu sprawozdań wybrano p. Ryszkowskiego na przewodniczącego zebrania, celem przeprowadzenia wyboru nowego Zarządu. Uchwalono jednogłośnie absolutorjum byłemu Zarządowi wybierając go ponownie przez aklamacje. Dotychczasowy skarbnik p. Gąsior odmówił jednak przyjęcia skarbnikostwa z powodu nawału pracy urzędowej. Po dłuższych debatach został wybrany jednogłośnie p. Kobic Leon właściciel realności i restauracji w Załężu.

Po dokonanym wyborze Zarządu, zabrał głos prelegent p. Bytomski, składając szczere podziękowanie skarbnikowi p. Gąsiorowi za pracę i trudy podjęte około zasilenia wkładkami kasy. Również wyraził uznanie prezesowi p. Stefańskiemu za jego energiczną a tak intensywną pracę w Kole. W dalszym ciągu nadmienił p. Bytomski, że Koło tut. jest najruchliwsze wśród Kół Wojew. Śląskiego, że śmiało może stanąć na jednem z pierwszych miejsc, pod względem ilości członków i działalności tegoż. Wyraził również w imieniu Zarządu Wojewódzkiego podziękowanie Zarządowi miejscowemu, za pracę oraz życzył dalszego pomyślnego rozwoju.

Następnie p. Bytomski zawiadomił członków o uruchomieniu linji lotniczej w Katowicach, oraz o pertraktacjach z Warszawą o typ samolotu. Podał również że praca w LOPP zatacza coraz szersze kręgi, ale obecnie musi rozpocząć uświadomienie społeczeństwa o gazach trujących. Pod koniec przemówienia nadmienił jeszcze pan Bytomski o staraniach dla otwarcia szkoły pilotów na Śląsku.

Piękne i rzeczowe przemówienie p. Bytomskiego nagrodzono hucznymi oklaskami.

Prezes p. Stefański podziękował p. Prelegentowi za treściwe słowa, a ponieważ nikt więcej głosu nie zabierał, posiedzenie zamknął hasłem „Cześć Lotnictwu".

Z działalności Komitetu Powiatowego na miasto Królewska Huta. Dzięki niezwykłej energji zarządu Komitetu składającego się z pp. Dyrektora Skarbofermu Dr. Zagórowskiego jako prezesa, Dyrektora Policji Miejskiej Nicewicza, jako sekretarza oraz urzędnika Skarbofermu Blaka, Komitet ten od samych początków swego istnienia wykazał wielką ruchliwość i sprężystość w pracy dla idei LOPP. To też owoce tej pracy są tak obfite, że zasługują na chlubną wzmiankę oraz mogą

OD ADMINISTRACJI.

Przypominamy wszystkim PT. Prenumeratorom, że należy opłacić kwartał II-gi br. Tylko regularne i spieszne opłacanie prenumeraty umożliwia regulare ukazywanie się pisma. Prenumeratę prosimy przekazywać blankietem nadawczym na konto nasze w P. K. O. Nr. 206 898. Za kwartał bieżący wynosi prenumerata **3,—** zł

być drogowskazem dla tych wszystkich, którzy pracują dla LOPP.

Sprawozdanie tegoż Komitetu za r. 1928 przedstawia się następująco:

Członków dożywotnych 10, rzeczywistych 2.158, założycieli 55, wspierających 489. Ponadto do Komitetu tego należy: 2 Koła szkolne i 5 Kół Miejscowych z licznymi członkami. Liczby te stanowią niebywały sukces, jeśli weźmiemy pod uwagę, że element polski w tym mieście jest w mniejszości.

Co do dochodów tego Komitetu, to są one następujące:

Dochód jednego tylko miesiąca wynosi 6.558.55 zł, zaś dochód za rok 1928 przeszło 32.895 złotych.

Propagandę szerzono przez urządzanie zabaw i koncertów. W dziedzinie urządzania koncertów zdobył Komitet ten rekord wśród wszystkich Komitetów i Kół Województwa Śląskiego. Urządził on bowiem w roku 1928 aż 18 koncertów przy przeciętnym udziale 584 osób, ponadto 3 zabawy, 1 bal maskowy, loterję fantową i 3 zbiórki uliczne oraz 2 kwesty po urzędach.

Wszystkie te imprezy cieszyły się wielkiem powodzeniem oraz przysporzyły Komitetowi poważne dochody.

W dniu 9 lutego b. r. urządzono również bal pod protektoratem pana Wojewody Śląskiego Dr. Michała Grażyńskiego, na który przybyło aż 130 amatorów sztuki tanecznej. Wesoło i ochoczo bawiono się w pomysłowo i ślicznie u...orowanej sali przy miłych dźwiękach ulubionej ogólnie orkiestry Skarboferm aż do białego rana.

Dochód z tej zabawy wynosi 631.95 złotych.

W końcu wypada zauważyć, że tak dla koncertów, jak i zabaw uzyskał p. Dyrektor Skarbofermu Dr. Zagórowski, Prezes Kom. Pow. każdorazowo orkiestrę, Skarbofermu, która wykonała wszelkie produkcje muzyczne bezpłatnie.

Komitet ten urządził w roku ubiegłym także kilka odczytów o lotnictwie, szczególnie w szkołach, przy licznym udziale młodzieży oraz grona nauczycielskiego.

Walne zebranie Koła Miejscowego LOPP w Katowicach Załężu. Dnia 7-go lutego 1929 odbyło się walne zebranie, na które przybył pan Bytomski, delegat Kom. Wojew. LOPP. Przy zagajeniu zebrania prezes p. Stefański powitał zebranych i w ogólnych zarysach skreślił działalność tutejszego Koła.

Następnie odczytała sekretarka sprawozdanie za rok 1929.

Jubileusze pilotów komunikacyjnych. Dnia 6 lutego obchodził pilot L. L. Lot — Tadeusz Karpiński jubileusz przelecenia 350.000 km.

ANGLJA

Nowe lotnisko. Angielskie miasto Manchester zaciągnęło pożyczkę w wysokości 2 i pół miljona złotych na budowę lotniska cywilnego.

Ekspedycja Byrda otrzymała jeden nowy płatowiec oraz 15 psów.

Wzrost poczty lotniczej w Stanach Zjednoczonych osiągnął bardzo znaczne liczby. W grudniu 1926 r. przewieziono poczty 17.848 kg. W grudniu 1928 roku przewieziono poczty 243.630 kg.

Angielska wystawa lotnicza. Komitet Międzynarodowej Wystawy Lotniczej w Olimpja, Londyn, otrzymał od Niemiec i Francji zgłoszenia na wystawę. Wystawa ta odbędzie się w lipcu. Francja bierze udział zbiorowo wystawiając jako Syndykat Przemysłowców Lotniczych (Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques), Niemcy jako Związek Niemieckich Konstruktorów Lotniczych (Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie). Polski Związek Przemysłowców Lotniczych dotychczas zgłoszenia nie nadesłał. Sądzimy jednak, że winien to uczynić.

Koszta konstrukcji sterowca. Dotychczas zaangażowane przy budowie sterowca R-100 sumy doszły do 235.000 funtów to jest około 10.000.000 złotych. Trudno jest rzeczywiście kwestjonować olbrzymiość tego angielskiego sterowca.

AUSTRALJA

Lot sławnego płatowca. Sławny płatowiec Fokkera „Krzyż Południa", który przeleciał Ocean Spokojny w trzech etapach przybędzie wkrótce do Europy. Piloci Kingsford Smith i M. Ulm postanowili udać się z Australji do Anglji. Lot swój piloci już rozpoczęli.

FRANCJA

Śmierć pilota. Syn wielkiego konstruktora i pilota francuskiego, Ludwik Bleriot zmarł w końcu lutego b. r.

Próby nocnych lotów. Minister francuskiego lotnictwa p. Laurent Eynac zainteresował się ostatnio linjami komunikacyjnemi o ruchu nocnym. Na posiedzeniu delegatów postanowiono uruchomić linję próbną Paryż-Marsylja.

Nieudały lot. Jak poprzedni „Lotnik" donosił, w dniach 19 ub. m. miał wystartować i wystartował Costes, Codos i Bellonte na płatowcu Breguet 284 T do lotu do Indochin. Wkrótce po starcie, silnik przestał działać z powodu przerwania dopływu benzyny i płatowiec zmuszony był wylądować przymusowo na torach stacji kolejowej, przyczem uległ zupełnemu rozbiciu. Piloci wyszli cało.

HOLANDJA

Linje Lotnicze Holenderskie. K. L. M. posiadają za rok ubiegły następującą statystykę:

przeleciano — 1.750.000 km
godzin lotu — 10.287
przewieziono pasażerów — 17.165
przewieziono towarów — 688.130 kg
przewieziono poczty — 35.100 kg
przewieziono przesyłek 23.233 kg

NIEMCY

Zakaz lotu. Zeppelin L. 127 wybierał się w podróż ponad Egiptem do Indji. Anglicy jednak spostrzegli się i zabronili przelotu Zeppelina, wobec czego lot ten nie odbędzie się.

Nowy Zeppelin. Dr. Eckner nie ustaje w pracy, pomimo braku kredytów (!?). W chwili obecnej dobiega końca budowa nowego Zeppelina L. 128, o wymiarach długości — tej samej co L. 127 „Hrabia Zeppelin", o średnicy większej — 38 m, i pojemności 150.000 m³ to jest o 45.000 większej od L. 127. Sterowiec posiadać będzie 8 do 10 silników o sile 530 MK każdy, umieszczonych po dwa w jednej gondoli. Dla umieszczenia nowego potwora rozpoczęli już Niemcy burzyć dawną halę w Friedrichshafen, by na jej miejsce postawić nową obszerniejszą. Brak pieniędzy (?) znamienny!

Nowy dwupłatowiec sportowy. Członkowie grupy akademickiej w Darmstadzie zbudowali płatowiec sportowy z silnikiem Armstrong-Siddeley 80 MK, którego szybkość przy próbie wynosiła około 200 km na godzinę, co jest nielada wyczynem.

Nowa szkoła szybowcowa. W Niemczech zorganizował DLV nową szkołę lotów szybowcowych na szybowcach typu Zögling w Wielkich Strzelcach na Pomorzu niemieckiem.

Fantastyczny projekt. Wynalazcy z lat dawnych starali się już zaopatrzyć sterowiec w płaszczyzny nośne. Pomysł ten połączenia statku powietrznego lżejszego od powietrza z statkiem powietrznym cięższym od powietrza jest bardzo fantastyczny. Tem niemniej dochodzą nas wieści, że jedna z firm niemieckich konstruuje mały sterowiec wyposażony w olbrzymie płaszczyzny nośne. Przypomina to znany humorystyczny wypadek lotniczy kiedy do angielskiego konstruktora Kapitana Handley-Page podeszła pewna rozentuzjazmowana stara dama i mówiąc o locie Alana Cobhama pytała się: Ile razy musiał on dopompowywać gazu do skrzydeł.

Nowe linje lotnicze. Lufthansa donosi, że od 1 maja b. r. zostaną na płatowcach Dornier uruchomione nastę-

pujące linje: Berlin - Lubeka - Kopenhaga - Oslo, Berlin - Szczecin - Kolmar.

Loty szybowcowe. Loty szybowcowe Rhon rozpoczęły się 1 marca b. r., loty w Rossitten rozpoczną się 1 kwietnia.

Szkolnictwo niemieckie. Szkoły DLV wyszkoliły w roku 1927-28 101 uczni, którzy otrzymali świadectwo A, w roku 1828-29 otrzyma taki dyplom 120 uczni.

Wypadek balonowy. Niemiecki balon wolny który odleciał z Lipska w styczniu, zaniósł wiatr ponad morze Północne. Po paru godzinach lotu nad morzem dzięki zmianie kierunku wiatru doleciał balon do Szkocji koło Aberdeen, gdzie zdołał wylądować. Lotnicy odnieśli lekkie obrażenia.

RUMUNJA

Klub lotników w parlamencie. W Rumunji utworzono nowy klub parlamentarny, a mianowicie klub lotników, składający się z oficerów lotników rezerwy, a będących obecnie posłami do parlamentu.

ST. ZJEDNOCZONE

Kilka cyfr. W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej znajduje się obecnie: 120 fabryk płatowców, 36 towarzystw przewozowych lotniczych, 35 fabryk silników lotniczych, 39 fabryk wyekwipowania lotniczego i 10 fabryk wyekwipowania dla lotnisk.

Aerofotogrametrja. Lotnicy marynarki rozpoczęli pracę nad sporządzeniem mapy obszaru przez który budować się będzie kanał Nikaraguy.

Lindbergh upatrzony na podsekretarza stanu. „Herald Tribune" donosi, iż Hoover wybierze prawdopodobnie Lindbergha na stanowisko podsekretarza stanu do spraw lotnictwa. Dziennik dodaje, że jeśli prezydent dokonał już wyboru, to jednak nazwisko wybranego utrzymuje w tajemnicy.

Nowa linja lotnicza. Lindbergh zainaurował nową linję lotniczą między Stanami Zjednoczonemi i Kanałem Panamskim.

Produkcja seryjna. Kto chce usłyszeć nowiny, niech się zgłosi u Fordu. Zadecydował on ostatnio, że produkcja jednego trzysilnikowego płatowca na tydzień jest za mała. Wobec tego od 1 maja uruchamia produkcję jednego płatowca dziennie.

Mecenas lotnictwa. Amerykański miljoner z Denver w Stanach Zjednoczonych ofiarował sumę pół miljona złotych dla pilota obojętnej narodowości, który przed 31 grudnia 1931 roku dokona lotu naokoło ziemi, przyczem za punkt odlotu i przylotu obierze Denver. Lot ma się odbyć bez lądowania. Kochany mecenas — aie strasznie trudne warunki.

Próby nowego płatowca. Na polach doświadczalnych w Mitchell Field odbywają się próby płatowca Wought „Corsar" wyposażonego w silnik Pratt & Whitney „Wasp", do którego dostosowano skrzydła szczelinowe konstrukcji Handley-Page.

SZWECJA

Projekty zdobycia Atlantyku. Dwaj szwedcy lotnicy Ahrenberg i Lindner zamierzają dokonać lotu do Ameryki, kierując się na Grenlandję.

Ćwiczenia obrony powietrznej. Za przykładem anglików, którzy odbywają w pewnych okresach czasu ćwiczenia obrony Londynu, armja szwedzka oraz flota powietrzna odbyła w końcu stycznia ćwiczenia obrony powietrznej Sztokholmu.

WŁOCHY

Ryzyko asekuracyjne. Na podstawie studjów statystycznych ustalił włoski Komitet Związku Towarzystw Ubezpieczeń Lotniczych nowe stawki asekuracyjne dla lotnictwa komunikacyjnego. W nowej taryfie uznano że ryzyko lotnicze odpowiada wielkościom normalnemu ryzyku. Zwracamy na powyższą uchwałę uwagę polskich Towarzystw Ubezpieczeń, których stawki są o wiele wyższe.

Wypadek podsekretarza stanu lotnictwa. Generał Balbo lecąc na płatowcu A 120 wpadł w burzę i przy brzegu morza Rimini został rzucony o wodę. Płatowiec doszczętnie rozbity, generał Balbo wyszedł cało.

Włoskie płatowce dla Argentyny. Major Zar przybył do Sesto-Calende dla odbioru 20 amfibji „Savoia" z silnikami Isotta-Fraschini „Asso", które są przeznaczone dla lotnictwa morskiego Argentyny.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI

O Rufinie co jesienią odleciał.

(Z cyklu: „Na odskoczni XX wieku")

Za folwarkiem, około młyna żydowskiego, na przeoranym łubinie, panował zgiełk niepowszedni. Od wsi zgraja dzieciaków pokrzykujących nadbiegała ku owemu skupieniu ludzkiemu w pobliżu wiatraka.

Ponoć najstarsi gospodarze takowego zamieszania nie przypominali. Boć też dla wsi kresowej, poleskiej wsi jakżeżby wydarzeniem epokowem być nie miał samolotu przylot?!

Jakżeżby z gromu szybkością przebiec nie miała wieść, że na Lejbowe pole wprost z nieba stwór dziwaczny, rozedrgany opadł?!

Już gdy w silnika warkocie z oddali równym, podobłocznym przybliżał się lotem, przystawały konie, pługi ciągnące, a twarze zwracały się ku wysokościom. Otwierały się usta w podziwie, oczy za postrachem skrzydlatym biegły.

A potem ów stwór latający krążyć począł, coraz niższe zataczając koła.

Aż oto, gołem okiem w całej swej okazałości widoczny, — zatoczył się, jakoby pijany, w powietrzu i z rozpędem — głowicą swą cieżką — w czarną ziemię się zarył.

XI.

„5 listopada.

Jednakże instynkt mój jest niezawodny: przeczułem, że człowieka tego warto poznać! Sam nie wiem, jak to się stało, że zdecydowałem się prosić Pateckiego, aby go przyprowadził. Dopiero w chwili, gdy usłyszałem za drzwiami głośne, zbliżające się ku mnie kroki — odczułem lęk, bym nie doznał zawodu. Trwało to zaledwie parę sekund. Nerwy moje były w najwyższym napięciu, gdy rozwarły się drzwi...

Jeszcze teraz nie mogę powrócić do duchowej równowagi. Nie chce mi się wprost wierzyć, że to właśnie ja — zetknąłem się przed chwilą z jednem tych zjawisk metapsychicznych, o których dotąd wiedziałem jedynie z książek.

Major Szamota — to człowiek, którego barczysta postać, drapieżne rysy twarzy, przenikliwe spojrzenie bladych niebieskich oczu — są mi znane od wielu — wielu miesięcy. Gdybym nie wiedział z pism, nie słyszał z radjowych komunikatów, że człowiek o tem nazwisku istnieje i jest jednym z czołowych pilotów

wojskowych, — to musiałbym uwierzyć, iż jest on materjalizacją tworu mojej wyobraźni. Major Szamota, którego postać fizyczna po raz pierwszy w swem życiu przekroczyła próg mego pokoju — był już poprzednio tutaj wielokrotnie w moich marzeniach na jawie i w nocnych snach...

Gdy podszedł do mego fotelu, musiał spostrzec to olbrzymie wrażenie, jakie na mnie wywarł. Uśmiechnął się łagodnie — uśmiechem, którego po tym surowym olbrzymie trudno się było spodziewać — położył swe silne, wielkie dłonie na mych ramionach i spojrzał mi wprost w oczy — bladem, niebieskiem spojrzeniem.

Nie umiem, nie potrafię, nie mogę oddać tego przejmującego wrażenia".

XII.

Z Szamoty niespodziewanym przylotem pogoda się z mglistej i pochmurnej na słoneczną i pogodną odmieniła. Już trzeci dzień, jak niebo się błękitem chłodnym pogłębiło, a słonecznego wiatru podmuchy po wyzłoconych parku alejach bronzowemi, suchemi liśćmi szeleszczą. Znów sie o kilometrów kilka horyzont rozszerzył, oczom ludzkim daleką biel chat chłopskich ukazując i najodleglejsze drzew pasma.

Starszy panicz, z okazji Szomotowego wydarzenia, dwory sąsiednie pospraszał. Gościa zabawić się stara.

Jakoż — a przy niedzieli to było — pojazdów kilka w porę obiadową przed ganek zajechało. Od dawna już stangretów tylu w kuchni dworskiej nie widziano!

A już pewnikiem w kuchni gwałt panował nie mniejszy, niżli na pokojach. Boć i tam — w Magdaleny, kucharki, rewirze — gości podejmowano. Rangą coprawda nieco niższych, lecz powagą się niewątpliwą tak u Magdaleny samej, jak i u Jaśki pokojówki i u Honorki, drugiej dworskiej, cieszących. Sierżant Fink i plutunowy Patalas na poważanie gawiedzi i służby całej zasłużyli sobie w zupełności: dwa dni zaledwie tutaj popasają, a już w maszynie — przy Lejbowym wiatraku rozsiadłej — wszelkich kunsztownych a przemyślnych reparacyj dokonali.

Pan plutunowy Patalas Jan i pan sierżant Fink Augustyn z dworskością, tylko wielkomiejskim ludziom zwyczajną, pośród reszty biesiadników sobie poczynali. A nie żałując sobie sutej strawy wiejskiej ani kieliszków zawartości uniwersalnej. Jako że to już ostatni miłego popasania dzień.

Zapowiedział już major Szamota odlot swój na dzisiejszą odwieczerz. A niechybnie przed owym odlotem gwoli gospodarza i gości jego rozweseleniu — egzercycyj mistrzowskich na maszynie dokonać zechce, a być może — prośbom poniektórych ulegnie, chrztów powietrznych nowicjuszom udzielając.

XIII.

Nie inaczej. Ledwo towarzystwo całe, w jadalnej sali zebrane, od wczesnego podwieczorku powstało — na signum, przez majora dane, starszy panicz pod przechadzki pretekstem gości swych kroki w stronę młyna żydowskiego skierował. A, rzecz jasna, nie wiatrak był owym magnesem, lecz ten stwór metalowy, skrzydłami jakoby do skoku w dal rozpostarty.

Słońce czerwieniejące za młyn już się chylić poczynało, a chłód klarowny, przestrzenny ponad polami jesiennemi zastygł — gdy przy płatowcu grupą zbitą stanęli. Spojrzenia, ciekawości nie tające — to po maszynie ślizgały się przyczajonej, to znów na barczystej majora Szamoty postaci w skupieniu zawisały.

Kładł major bez pośpiechu rękawice futrzane, potem kołpak skórzany, w szkła podłużne zdobny. Jako że garnitur, specjalnie kombinowany, już się we dworze poprzednio przywdział był.

Fink i Patalas czynności jakieś ostateczne przy motorze sprawnie wykańczali. Aż rozległ się dygot głuchy, po polach echem drgający. Powietrze szkliste zatętniało wokół, a silny od śmigła wiatr targającą falą w ludzi zebranych uderzył.

Szamota poprzez skrzydło ku siedzeniu się wspiął. Lecz — w pozycji tej trwając, okiem jeszcze dokoła równinnego, słońcem zachodzącem różowiejącego, krajobrazu biegł. Aż w grabową parku aleję spojrzeniem uderzył i poprzez wyłom w alei tej na szerokie okno weneckie natrafił. Okno zawarte było i krwawym słońca refleksem płonęło.

I stał tak Szamota chwilę dłuższą, ku oknu temu wejrzenie swoje śląc. Odgadując za szkłem połyskującem oczy smutne, zmęczone, znieruchomiałe. Oczy, w których skupiły się wszystkie kaleki tęsknoty w jakowyś mocny, bijący promień. Oczy, jakoby wolą jakowąś niezłomną tą chwilą pałające.

Tak oto szyba weneckiego okna trojga spojrzeń pryzmatem się stała. Bo od młyna szły znów ku niej ponure, krwią nabiegłe źrenice Lejbowe. Żyd jakieś słowa charczące przeżuwał, na stopniach wiatraka czarną sylwetką pochylony.

XIV.

Czerwieniło się niebo coraz szerzej gdy wzbił się ponad pole płatowiec, pewną ręką Szamoty prowadzony. Linją prostą w oddal powietrzną się zanurzył, coraz mniejszym się dla ludzi stając, coraz miększych nabierając konturów.

Aż oto tętent silnika zacichający znów coraz silniej, wyraźniej, potężniej dudnić poczyna. I znowu w locie powrotnym na tle czerwieni podobłocznej samolot się z sekundą każdą rozrasta, pęcznieje, olbrzymieje. Szamota wykręcił nad park, nad dwór.

Znów koło nad folwarkiem zatoczył — i na młyn zpowrotem kierunek wziął.

Gwiźdże wiatr w linkach maszyny. Huk silnika wśród nagich parku gałęzi szumem przebiega.

Major Szamota poraz ostatni za siebie obejrzeć się chce. Póki młyna nie minie. Póki znak pożegnania dla stojących tam, w dole, widocznym będzie. Głowę za się obraca.

Pot śmiertelny na czoło mu się rzuca. W gardle dławi go krzyk straszliwy — zamarły.

— Chryste — Jezu!!!

Za majorem tuż — za plecami — z rozszerzonemi błędnie oczyma, drgając wychudłem ciałem, — jak kleszczami — lodowatemi dłońmi ramion Szamoty czepiający się — Rufin!!!

— Chryste — Jezu!!!

*

Trzask suchy, donośny, do grzmotu podobny. — Poleciały wióry z Lejbowego młyna. Rozprysł się, rozpadł, rozpłaszczył, raz jeszcze jęknąwszy. I wybuchł rozszalałym, rozedrgany, krwawym — strzępiastym płomieniem. Sypnął rubinowym żarem — dymem czarnym rozłaził się po polach.

XV

A przy oknie weneckiem — w odblaskach karminowej łuny pożaru, na polu się srożącego — wtuliło się w głęboki fotel staroświecki czarne, docna zwęglone ciało Rufina — kaleki, co odlecieć pragnął...

KONIEC

(P. inż. Ossowieckiemu dedykuję).

KOMUNIKAT
Związku Lotników Polskich.

Członkom Z. L. P. podaje się do wiadomości, że w dniu 16 marca b. r. odbędzie się III Nadzwyczajne Walne Zebranie, w myśl uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P. z dnia 2 marca 1929 r.

Na porządku obrad:

Dyskusja nad zmianą statutu Z. L. P.

Zebranie odbędzie się o godz. 18-tej w lokalu restauracji Pod Strzechą, Plac Wolności nr. 7.

Ze względu na ważność spraw z porządku dziennego, o liczny udział na zebraniu uprasza:

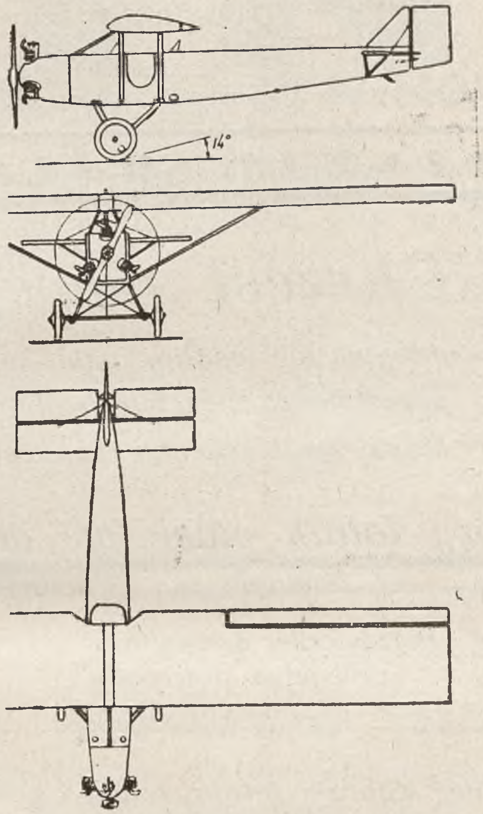
(—) dyr.-pilot Wawrzyniak, prez.
(—) pilot Hołodyński, sekretarz
(—) pilot Otomański, skarbnik.

Nowe Silniki Płatowce Wyposażenie

Samolot sportowy H. L. 2 konstrukcji p. Medweckiego.

Charakterystyka:

Rozpiętość skrzydeł — 11 m
Długość całkowita — 7,1 m
Wysokość — 2,3 m
Rozstaw kół — 1,7 m
Profil — Bartel 37 IIa
Powierzchnia nośna — 16,5 m²
Silnik — Anzani 35 MK
Ciężar własny — 290 kg
Ciężar użyteczny — 180 kg
Ciężar w locie — 470 kg
Obciążenie powierzchni - 28,5 kg/m²
Obciąż. mocy silnika — 13,5 kg/MK
Współcz. bezp. — 7
Szyb. maks. — 125 km/gdź
Szybkość lądowania — 55 km/gdź
Długość profilu — 1,5 m
Zasięg — 320 km



Z oślej łąki.

Eksplozja w „Młodym Lotniku".

Młodość jest najcenniejszym darem bogów. Nie istnieją dla niej rzeczy niemożliwe. Wystarczy chcieć — a dopnie się wszystkiego.

Młodość ma jednak także swe felery: Oto obfituje ona w zgoła nie przewidywane niespodzianki. O takich przykrych i bolesnych nieraz niespodziankach niejedno mogliby młodzi ludzie z życia swego opowiedzieć.

Dotychczas o wszelkich niespodziankach sądziliśmy, że i one nie znają niemożliwości. Nic bardziej fałszywego: Życie dało nam ostatnio dowody na to, że bywają **niemożliwe niespodzianki.**

Oto na łamach Nr. 2 (52) „Młodego Lotnika" wydarzyła się przeraliwa katastrofa. Ofiarą jej padł nieszczęśliwy pilot Hautzmeyer. Mianowicie „...służba ruchu, bacznie obserwując samolot, dostrzegła wyboczenie jednej goleni podwozia, spowodowane zaszłą **eksplozją śmigła**".

Zbliża się koniec świata. W Jugosławji widziano trzy słońca, połączone tęczą.... Na Jamajce urodził się słoń o trzech trąbach...: A nad Aspern — eksplodowało śmigło!...

A wszystko to tłumaczy się prosto jak kij od hokeja.

Pierwszem przykazaniem redaktora polskiego pisma lotniczego jest. „Nie odrzynaj bez przeglądnięcia Junkersowskich komunikatów, a wyjdzie Ci to na zdrowie!"

Autentyczne Pismo nie wymagające komentarzy.

Do
Związku Lotników Polskich
w Poznaniu.

Niniejszym jako wynalazca: „Przymocowanego słożonego samoczynego Spadochronu dla Pilotów," udzielonego ot patentu w Berlinie dnia 16 czerwca 1912 No. 261064. i Gebrauchsmusterschutz na „Spadochron" dnia 16 Czerwca 1912 No. 514775. zgłoszonego do Urzędu Patentów w Warszawie, pozwalam sobie stawić jako prożba i wniosek do wysokiego Organu Zwiozku Lotników Polskiech w Poznaniu o przyjęcie mie jako członka honorowego bezpłatnego i przysyłanie mi organu Lotnika Ilustrowanego dla celu połuczającego nowych wynalazków.

Przypominam ostatni moj ratunek dnia 30 sierpnia 1928 w Toroniu, kiedy pad Pilot Balcar ofiarom katastrofy swego Auroplanu z wysokości 5000 mtr. i za pomocą mego wynalazku przybył zdrów na ziemie i cieszy sie zwyciescą walki smierci i od roku 1912, Do dziś uratowałem już kilka setki lotników i wobec tego zasłużyłem słusznie na podziękowanie od uratowanych już na mojem wynalazku cudownym, człowiek spada z najwyrszej wysokości bez przytomności i za pomocą mego, zdobycia konstrukcji, człowiek przydzie na ziemie zdrów i cieszy się powalce smierci, pomiedzy swymi.

Jako Poski Wynalazca, rekordu tego całego swiata i powstaniec polski po wojnie swiatowej przeciw niemcom i do dzis jako założyciel i prezes kołek polskich, O. K. Z. i Zwiosku Inw. Wojenych, niedomagam się dla mego osobistego honoru, tylko dla formalnosci na wymaganie z mych kołek polskich.

estem już od 20 lat wynalazców i posiadam do dziś 13otpatentow udzielonych i zgłoszonych do opatentowania i naj nowszy Patent dodatkowy: „Skierowanie przymocowanego złożonego samoczynego Spadochronu', icelem jak naj rychlejszej proby tej konstrukcji i przedstawienia dla publiczności, daje na cały świat ta olbrzymna nowoóść ratunkowa, rekord techniki wielki wrażenie, i jestem gotów, za osągnięcie za sprzedarż tego wynalazku za granice

wykupić moj Patent w somie 400 tysiecy marek, lecz pomiedzy czasie naza pomocy mi przedstawienia tegóż Oddać 50 procent dla wziózku Lotników Polskiech, oraz dano mi także srodki i pomoc do przeprowadzenia prób i konstrukcji tej

Za zdobycie tego wynalazku Spadochronu, niemcy jeszcze do dzies niemaja zamiaru, zapłacic jakiekólwiek uszkodowania wytoczyłem skarge do wysokiego trybunału rozjemczego w Bytomju, i Francja przed wojna zamierzała deszla wojna i musiałem także na pole walki i padłem ofiarom do niewoli ruskiej jako ćieszko rony.

Jako członek założyciel Ligi Powietrznej w roku 1923 pracowałem i do dzis podpieram kazdy pomocy wymagalne tej sprawy i jestem w ciąż w myśli i w duchu chłowiekiem powietrza, i jestem wprzekonaniu dano mi praktyki zaPilota, iż rekord nowego polepszenia wykonam.

W nadzieji, iż moj a prózba znajdzie miejsce wysłuchania i łaskawej pocieszającej odpowiedzi oczekujem z wysokiem szacunkiem Franciszek Kasperczyk z Woszczyc pow Pszczyna.

Oryginał pisma z podpisem jest do obejrzenia w Redakcji. Autora prosimy, by nas nie odwiedzał — gdyż zmuszony będzie na spadochronie własnego wynalazku wylądować pod naszemi oknami (II piętro!).

Redaktor odpowiedzialny
Bolesław Ostrowski

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu Stary Rynek 95/96.